飛行機写真撮影マニュアル

◎

横倉潤

◎

【大空にあこがれて…】

あの飛行機が見たい！
こう撮りたい！
そんな思いがかなう
プロの撮影手法満載

37

GREEN ARROW GRAFFITTI

マッハを撮る2000

マッハを撮る2000

GreenArrowGraffitti

CONTENTS

Text & Photographs by Jun Yokokura

●300mm●1/500sec●f11●ISO64

アクロは飛翔する戦闘機の美しさとハーモニーを見せてくれる。サンダーバーズのダイヤモンドフォーメーション。

●300mm●1/500sec●f8●ISO50

ブルーインパルスを撮るなら澄みきった青い空がいい。大空に残されたカラースモークはまるで絵画のようだ。

轟音と共にカナダのスノーバーズがやってきた。ダイナミックな編隊飛行がフレームいっぱいに飛び込んできた。

●200mm●1/500sec●f11●ISO64

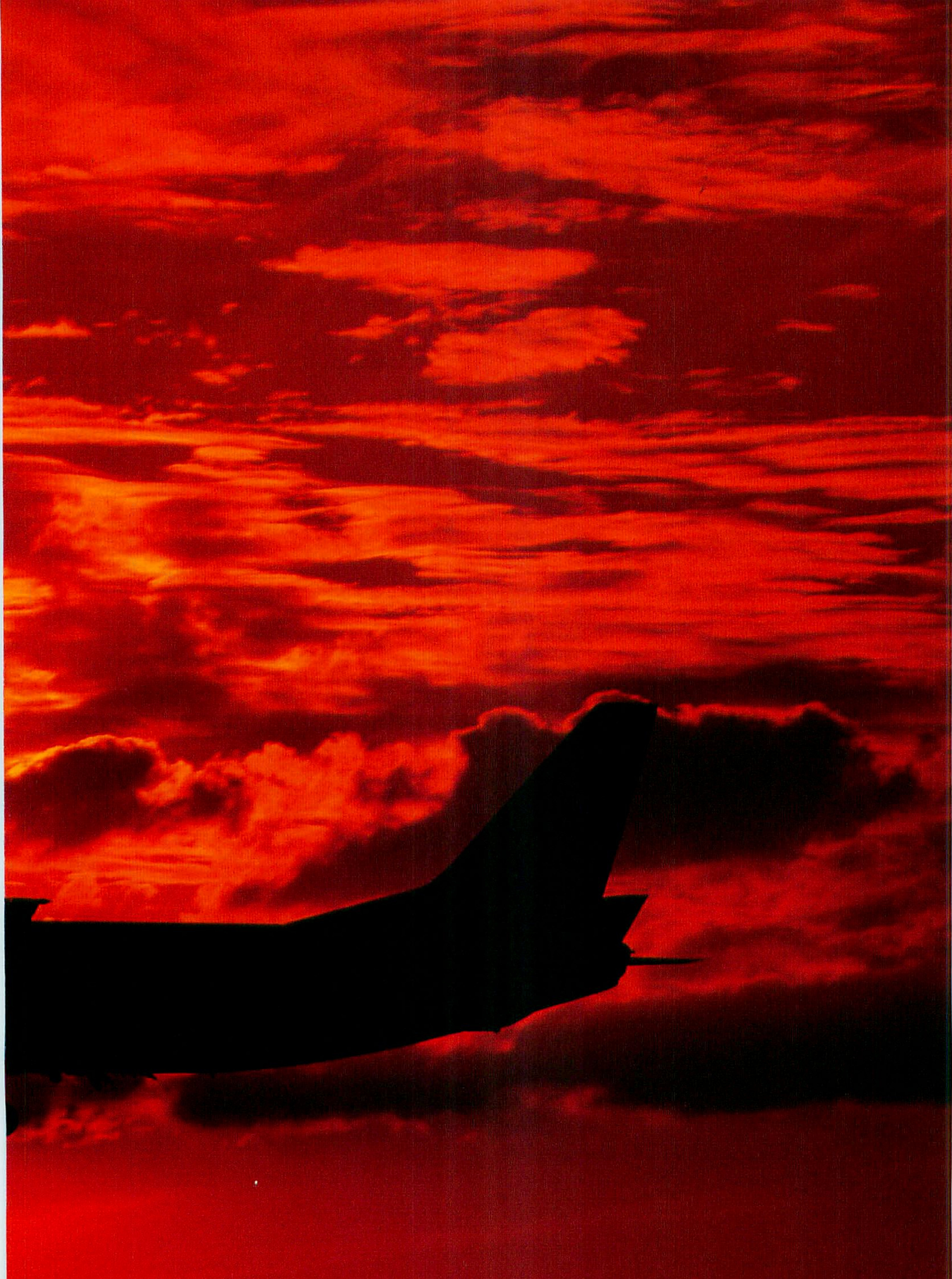
ブルーエンジェルズはシャープなアクロで多くの人々を魅了する。1987年まで使用されたA-4FスカイホークII。

●300mm●1/500sec●f8●ISO64

●300mm●1/500sec●f8●ISO50

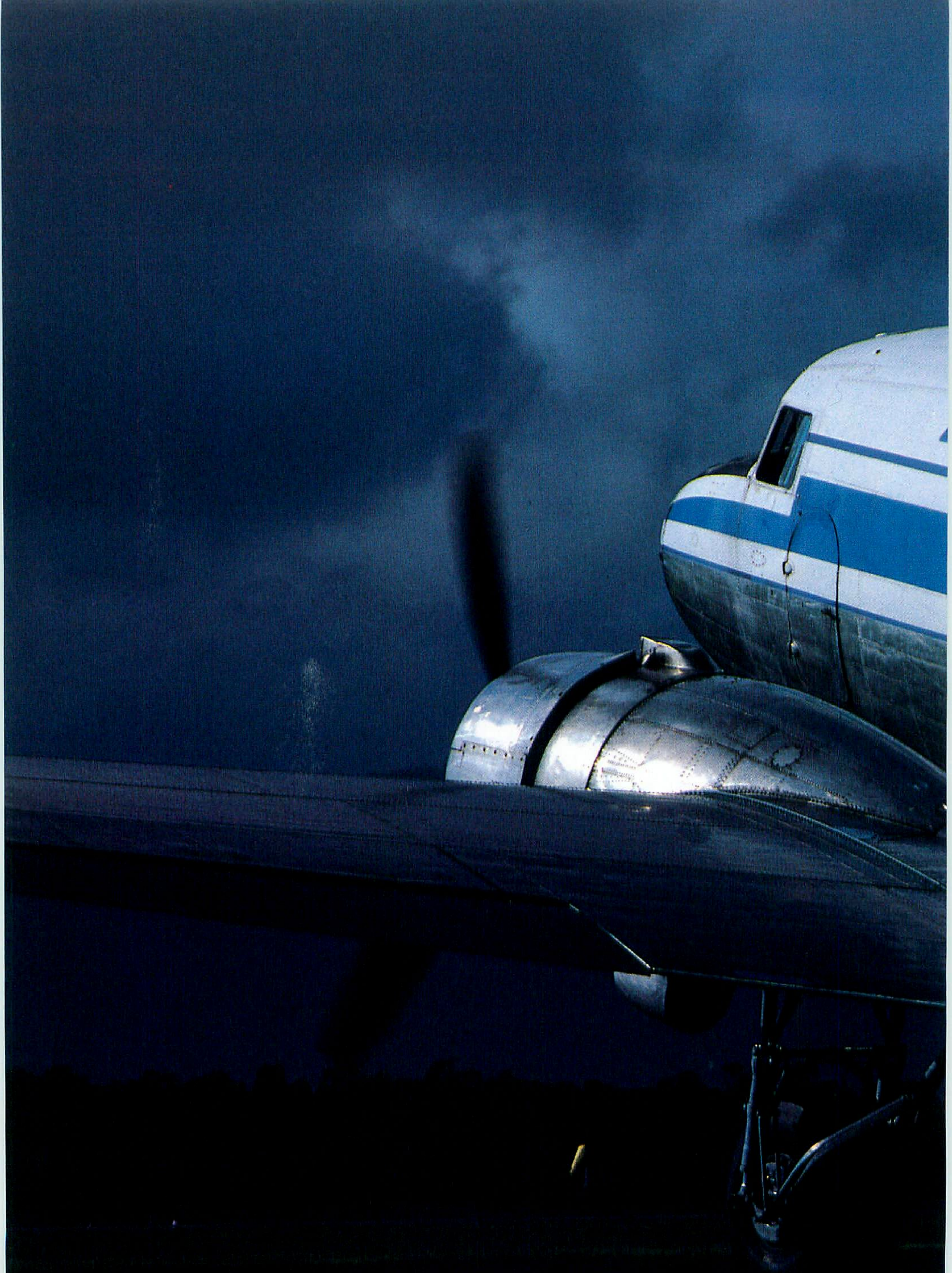
ボーイング757はフラップとスポイラーを全開にして、タイヤをキュッと鳴らしラスヴェガス空港に着陸した。

●300mm●1/500sec●f8●ISO50

サウスウエスト航空は、低運賃とフレンドリーなサービスでアメリカの航空界を変えた。夕陽の空に向かって離陸。

●200mm●1/500sec●f11●ISO50

かずかずの乗客の夢を乗せ、オーランド国際空港に着陸するボーイング737。ドラマティックな夕陽が迎えてくれた。

雨が上がり、暗い雲の間から朝日が差し込んできた。するとドラマティックな光がダグラスDC-3をつつみこんだ。

●200mm●1/250sec●f8●ISO64

●50mm●1/500sec●f11●ISO64

マウントクック上空を飛ぶN24ノーマッドを空中でとらえた。大自然の美しさに感激しながらシャッターを切った。

●300mm●1/500sec●f8●ISO64

カリブ海で活躍するグラマンG73ターボ・マラード。いつまでも飛びつづけてほしいと願いながらレンズを向けた。

●50mm●1/500sec●f8●ISO64

マウンテン・パイロットはベテラン揃い。ニュージーランド南島の美しい山肌を背景にセスナ207を空中撮影した。

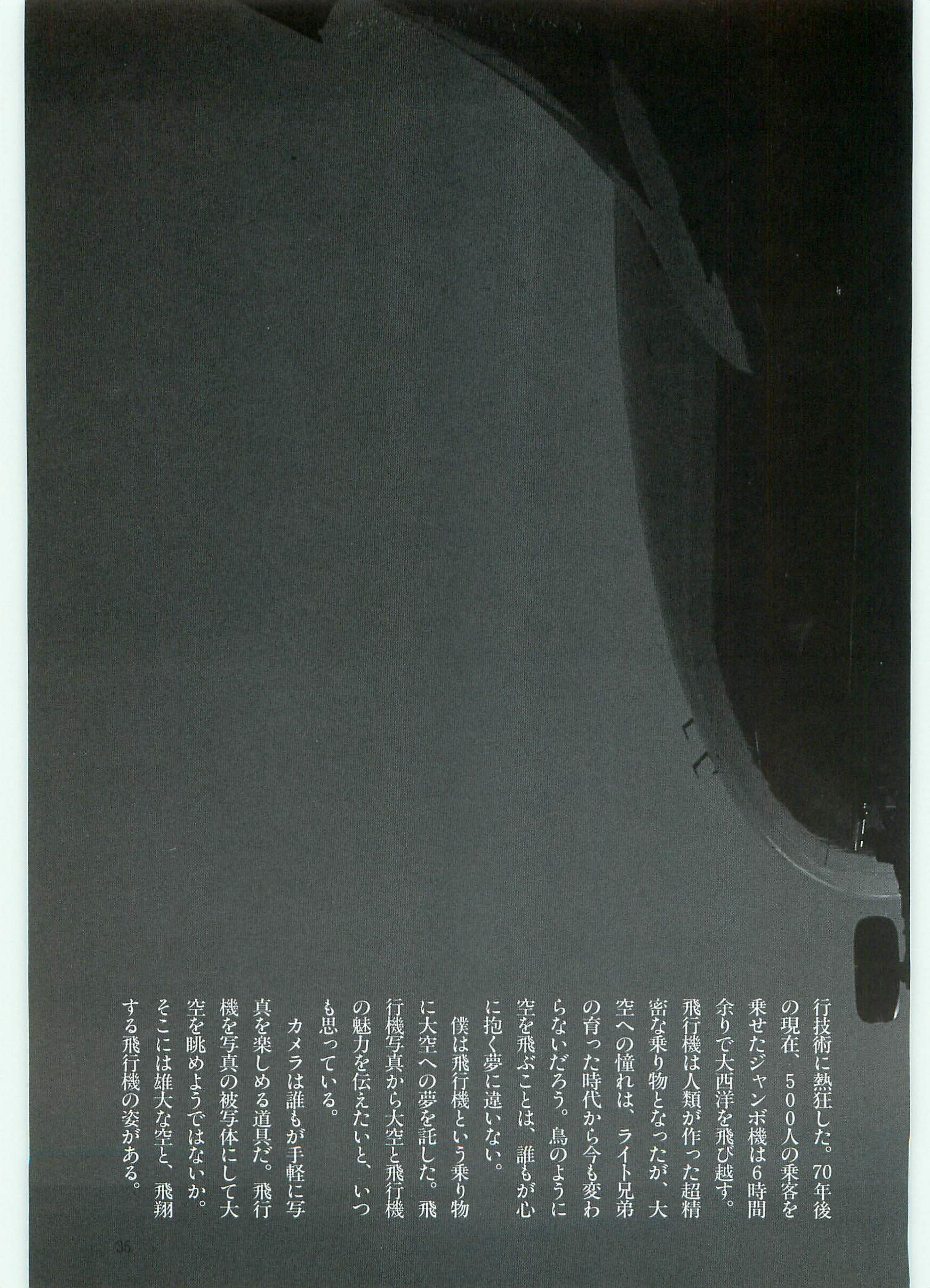
グレート・バリア・リーフに現れた小さな砂の島にビーバーは着水した。ドアを開けると潮風が僕をつつみこんだ。

●35mm●1/125sec●f16●ISO50

北アルプスで活躍するSA330Jピューマ。高度3000メートルにある建設現場へ、機外に資材を吊り下げ空輸する。

●28mm●1/250sec●f11●ISO64

東京ヘリポートに陽が沈む頃、アグスタA109Aヘリコプターが着陸した。イタリア生まれのシルエットが美しい。

●50mm●1/250sec●f11●ISO50

広大な大地がひろがるアラスカに住む人々にとって、水上飛行機は貴重な空の足となる。わずかな水面があれば、どこからでも、短い距離で離着水できる。
●200mm●1/500sec●f5.6
●ISO64

カメラを持って
飛行場へ行こう。

素晴らしき大空の魅力

飛行機の歴史は一九〇三年ライト兄弟による人類初の動力飛行の成功から始まった。飛行距離37メートルの偉大なる大空への挑戦だった。一九二七年にはリンドバーグが単発プロペラ機、スピリット・オブ・セントルイス号に乗って大西洋を単独無着陸で飛んだ。飛行時間は34時間。世界の人々はリンドバーグの勇気と飛

行技術に熱狂した。70年後の現在、500人の乗客を乗せたジャンボ機は6時間余りで大西洋を飛び越す。飛行機は人類が作った超精密な乗り物となったが、大空への憧れは、ライト兄弟の育った時代から今も変わらないだろう。鳥のように空を飛ぶことは、誰もが心に抱く夢に違いない。

僕は飛行機という乗り物に大空への夢を託した。飛行機写真から大空と飛行機の魅力を伝えたいと、いつも思っている。

カメラは誰もが手軽に写真を楽しめる道具だ。飛行機を写真の被写体にして大空を眺めようではないか。そこには雄大な空と、飛翔する飛行機の姿がある。

はじめての
飛行機写真。

東京国際空港（羽田）に着陸する、全日空ボーイング767を広角レンズで撮影。美しい夕陽の光が旅客機をドラマティックに見せてくれた。

晴れた日の飛行場は広くてとても気持ちのよい場所です

空港や基地の近くにはたくさんの撮影ポイントがあります。地図を見ながら周辺を歩いてみると、迫力ある飛行機の離着陸が見られる場所が必ず見つかります。また、航空祭や基地の公開日には飛行機を近くで写すことができます。

それでは、飛行機写真を撮りに行く前に、どんな種類の飛行機があるのか調べてみましょう。飛行機には大きく分けると民間機と軍用機があります。民間機には旅客機、軽飛行機、ヘリコプターがあり、軍用機には戦闘機、爆撃機、哨戒機、輸送機、救難機などがあります。

旅客機には、コミューターとよばれる小型の双発プロペラ機から、５００人以上も運べるジャンボジェット機（ボーイング７４７）など、たくさんの種類があります。旅客機の見分け方はエンジンの数や装着方法の違いから判断できます。旅客機には双発旅客機、３発旅客機、４発旅客機などがあります。また、エンジンは主翼の下か胴体の後部に装備しているタイプがあります。このように飛行機写真を撮るうえでは、遠方から飛行機の種類を見分けることができるようになることも必要です。

旅客機は戦闘機に比べると、とても大きく、被写体に近づくことが比較的簡単です。これから飛行機写真を始めようとしているのでしたら、旅客機から撮ってみましょう。さあ、カメラを持って青空のひろがる飛行場へ行きましょう。

飛行機写真の
カメラ選び。

全日空は子供たちに人気のあるアニメ・キャラクターを飛行機に描き路線に就航させた。スヌーピーやポケモンを乗せた旅客機が飛ぶ。

飛行機を写すからといって特別なカメラはいりません。まず、普段から使い慣れているカメラとレンズで写してみましょう。滑走路の近くまで行ければ、着陸してくる旅客機を真下から大きく撮れるでしょう。標準レンズでも、ジャンボジェットであればフレームいっぱいに写すことができます。しかし、旅客機を横から撮ろうとしたり、離陸を撮ろうとすると、標準レンズでは飛行機がとても小さくなってしまいます。

空港の送迎デッキや周辺の飛行機がよく見られる場所に行ってみると、飛行機を熱心に撮影しているマニアの姿をみかけるはずです。そして、多くのカメラマンが望遠レンズを使用しているのに気がつくでしょう。なぜ、望遠レンズで撮っているのでしょうか。離着陸する飛行機を立体的に撮るには望遠レンズが不可欠なのです。飛行機写真にとっては望遠レンズが標準レンズとして使われています。

飛行機写真の基本は、手持ち撮影ですから、速いスピードで動く飛行機を撮るにはカメラをしっかりとホールディングしなければなりません。そのため小型で高性能を発揮するカメラが必要となります。レンズ交換ができることと、機動性を考えると、なんといっても35ミリ一眼レフカメラが飛行機写真に適しています。35ミリカメラは、素早くフレーミングできるファインダーと、タイムラグの少ないシャッター、そしてスピーディーなフィルムの巻き上げなど、魅力いっぱいのシステムを搭載しています。

僕が使っている機材は35ミリＡＦ一眼レフカメラとブロニー判カメラです。風景写真は主にブロニー判を使いますが、飛行機写真は35ミリです。レンズ機材は28ミリ、50ミリ、１０５ミリ、２００ミリ、３００ミリ、４００ミリ、そして、撮影目的に応じて８０~２００ズーム、レフレックス５００ミリ、テレコンバージョンレンズなどが加わります。

飛行機写真のフィルム選び。

飛行機写真を撮るための特別なフィルムはいりませんが、フィルムの特徴を知り、飛行機写真撮影に役立てましょう。

フィルムには、大きく分けてカラーリバーサルフィルム(ポジフィルム)、カラーネガフィルム、モノクロフィルムの三種類があります。あらゆる色彩を白と黒のトーンで再現するにはモノクロフィルム、プリント用にはネガフィルム、そして、リバーサルフィルムはスライド用フィルムとして使われています。

初心者のかたが最初に使うフィルムとしては、ネガフィルムがよいでしょう。ネガフィルムは、リバーサルフィルムに比べるとコントラストや色調が弱いのが欠点ですが、プリントとして楽しむのなら、とても使いやすいフィルムです。

リバーサルフィルムの特徴は鮮やかな色彩とコントラストの豊かさです。プロカメラマンは印刷原稿用のフィルムとしてリバーサルフィルムを使っています。

ボーイング747ジャンボジェット機のクローズアップ。望遠レンズで機体の一部を切り取ると、思いがけないシーンに出会うことがある。

リバーサルフィルムはネガフィルムに比べて難しいフィルムです。リバーサルフィルムの適正露出は範囲がとても狭く、半絞りの違いでも描写が微妙に変わってしまいます。しかし、リバーサルフィルムを使いこなすことによって、写真の腕を上げることにもなります。

フィルムの感度はＩＳＯ１００または２００から始めて、上達したら感度の低いフィルムにシフトしてみましょう。なぜ低感度のフィルムがよいのかというとフィルムの感度が高くなると、粒状性が粗くなり、感度の低いほうがきれいな画質を得ることができるからです。

旅客機の鮮やかなカラーリングや戦闘機のフォルムを美しく撮るには、カラーフィルムが飛行機写真に最適なフィルムだと思います。

僕が使うフィルムは、撮影のときの天候や撮影時間、被写体によって種類を使い分けています。フィルムの感度はＩＳＯ５０から１００をベースにしています。

フィルムの扱い方

フィルムには有効期限があります。パッケージの有効期限を必ず確認してから購入してください。購入後のフィルムはなるべく早く使い切るようにしましょう。残ったフィルムはビニール袋に入れて、冷蔵庫に入れておきます。そうです、フィルムは生ものなのです。また、撮影後のフィルムは速やかに、現像処理をすることが大切です。

現像後のフィルムは、カビのもととなるホコリや指紋から守ってください。ポジフィルムであれば、マウントに整理してから専用のケースに入れておきます。カメラマンにとって、いい写真は永遠の宝物です。大切なフィルムをいつまでも、退色しないように保管しなければなりません。保管するには直射日光を避けた換気のよい場所を選んでください。

いつまでも大切なショットを、思い出と共に美しい状態で残しましょう。

Observation Deck

空飛ぶクジラ、マリンジャンボをビッグバード（羽田）のオブザベーション・デッキから撮影。大きなクジラが日本の空を泳いだ。

オブザベーションデッキから撮ろう

だれでも飛行機写真が撮れる場所が、空港のオブザベーション・デッキです。オブザベーション・デッキは送迎デッキや展望デッキとも呼ばれています。

オブザベーション・デッキから飛行機を眺めると、離着陸や誘導路を走行するタキシング、そしてスポット（駐機場）への進入など、さまざまな光景を見ることができます。

飛行機がスポットに到着すると、ボーディング・ブリッジが横付けされ、たくさんの地上支援車が飛行機をとり囲みます。スポットに駐機している飛行機を写すポイントは、クルーや地上支援車の動きに注意をはらい、画面を整理してからシャッターを切ります。また、すっきりした飛行機を撮るのでしたら、スポットに入る前に望遠レンズで写すことです。

追い写し撮影を覚えよう

オブザベーション・デッキから迫力ある離陸シーンを撮ることもできます。しかし、オブザベーション・デッキから滑走路までかなりの距離がありますので、200ミリ以上の望遠レンズが必要です。それでは、望遠レンズを使って飛行機を側面から撮影してみましょう。カメラは滑走路に向かって水平に構え、離陸を待つ飛行機をフレームの中で確認してください。飛行機が動き始めたら、フレームから目を離さないで追います。そして、飛行機が真横に来たときにシャッターを切りましょう。このとき、シャッターを切った後も、飛行機を追いつづけることがポイントです。このように「追い写し撮影」のタイミングをつかむことができれば、自分の思うアングルで、動く被写体を撮ることができるようになります。

Approach Shot

着陸する飛行機を撮ろう

初心者にとって、簡単に飛行機写真が撮れるチャンスは離着陸のシーンです。飛行機が加速しながら滑走路を離れ、大空に向かって上昇を続けるダイナミックな離陸、あるいは滑走路に着陸する瞬間です。

離着陸はパイロットにとって、もっとも緊張するときです。見ている僕たちにとっても緊張の一瞬です。

飛行機写真の基本撮影となる着陸するところを撮ってみましょう。撮影する場所は、滑走路の延長線上にある着陸帯と呼ばれている所です。一般に着陸帯の周辺は緑地や公園となっています。ゆっくりとしたスピードで降下してくる飛行機をもっとも近くで見ることができる、迫力満点の場所です。

着陸態勢の時は、飛行速度が遅くなります。ピントを合わせながら簡単に「追い写し撮影」ができるケースです。レンズの種類や撮影場所を変えながらいろいろな角度で、着陸する飛行機を撮ってみましょう。

高度を下げた飛行機が滑走路に近づいてきました。機影を見つけたらカメラをすぐに構えてください。このときカメラから目を離さないことがコツです。上半身も飛行機の動きにあわせて動かしてください。そして、ピントを合わせながら充分に引き寄せ、すばやくシャッターを切ります。シャッタースピードは飛行機がブレないように撮るため1／500秒以上の高速シャッターにしましょう。慣れるまでは、シャッターを切る時に飛行機の迫力に負けて、シャッターチャンスを逃すこともありますが、スピードに慣れれば、撮りたい角度で上手に撮れるようになります。

上：日本航空のボーイング747-400Dが着陸態勢で降下して来た。ジャンボ機は時速270キロのスピードで着陸する。ブレないようにカメラをしっかりと構え、ピントを合わせながら追い写しで撮ろう。
下：日本エアシステムのエアバスA300-600Rを200mmの望遠レンズで撮影。フレームいっぱいに旅客機を撮るには、飛行機の大きさによっても違うが、レンズの種類と撮影場所を変えて大きく撮ろう。

東京国際空港に着陸する全日空のボーイング747-300。タッチダウンの瞬間を300㎜レンズで撮影した。
B滑走路沿いにあるつばさ公園は、風向きによっては楽しいショットがたくさんねらえる場所である。

●300mm●1/500sec●f8-11●ISO64

シャッタースピードを考える

静止している飛行機を撮るときには、絞りを優先して撮ります。絞りによってピントの合う範囲を変えることができます。絞り込めばピントの範囲（被写界深度）が広くなり、奥行きのあるシャープな写真となります。また、絞りを開けることにより、背景や前景をぼかして被写体を引き出させます。シャッタースピードや絞りの設定値を変えることによって、飛行機のイメージも変わります。

飛行機の動きを表現するのに「流し撮り」があります。スローシャッターにセッティングして、飛行機の動きにあわせてカメラを振り、シャッターを切る方法です。飛行機写真の基本撮影と同じですが、背景だけが流れて画面に動感を与えるショットです。シャッタースピードは1／60秒が目安となります。

飛行機撮影は動きの速い被写体を撮るので高速シャッターが基本となります。飛行中の飛行機を撮るときはシャッター優先モードで撮ります。シャッタースピードは、１／５００秒以上の高速シャッターが必要となります。

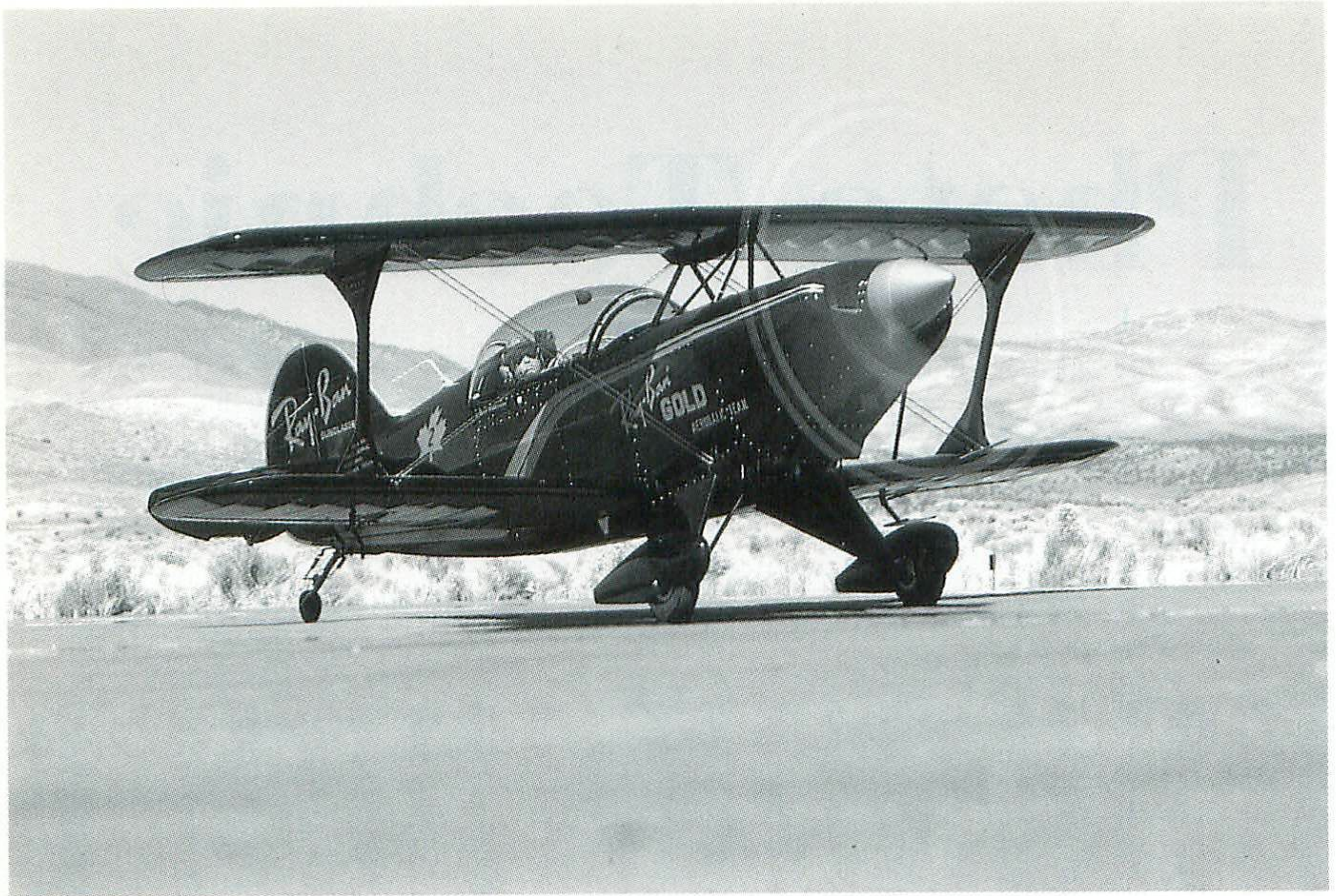
しかし、プロペラ機やヘリコプターを撮るときにはシャッタースピードに注意してください。飛行機の状況にもよりますが、１／１０００秒以上のシャッタースピードではプロペラの回転が止まってしまいます。プロペラの動く雰囲気を出すには、カメラが手ブレしない程度のスローシャッターで撮影してください。飛んでいるプロペラ機は、１／２５０秒以上で切ります。地上にある飛行機は、１／１２５秒以下のスローシャッターでもピタリと決まります。

上：シャッタースピードの効果でプロペラの動きを表現しよう。アメリカのエアショーで誘導路を地上走行（タキシング）するピッツ・アクロバット機のプロペラを1/30秒のスローシャッターで撮影した。
下：デルタ航空のメトロII・コミューター機がアリゾナの空港に到着した。プロペラの動きを考えスローシャッターで撮影。プロペラの動く雰囲気を出すには、手ブレしない程度のシャッターで切ろう。

Photo Technic

自動露出機構（AE）を使いこなそう

35ミリ一眼レフカメラはAE機構（自動露出）とマニュアル機構の両方が組み込まれています。AE機構は画面各部の明るさを分割測光することで、標準的な露出を算出します。飛行機写真ではAE機構による撮影を基本にし、状況に応じてマニュアル機構を使ってください。

　カメラは、AE機構により適正な露出を算出してくれますが、光線の状態や被写体の反射によって、補正が必要となることもあります。なぜ補正が必要かというと、カメラの露出計は反射率18％の被写体に対して、適正な値が算出するように設定されているからです。補正値は被写体の反射率によって異なります。例えば順光線で飛行機を撮るときは、露出がオーバーになりやすいので、色彩を引き締めなければなりません。露出計値よりマイナス補正してください。逆光のときはプラス補正することもあります。露出の補正値を覚えるには、自分のカメラで撮影した経験から判断するしかないようです。つまり、撮影のときにいくつか露出値を変えて撮ることです。いつもカメラ任せではなく、自分の写真を撮るために露出補正を覚えましょう。

　現像されたフィルムを見るのはとても楽しいものです。気に入ったカットがあれば、ビュアーでピントをチェックしてください。きれいに撮れたと思っていても、ブレてがっかりすることもあります。露出も見ましょう。飛行機の色彩が正確に再現されているでしょうか。露出がアンダーの場合は機体の底が黒くつぶれています。また、露出がオーバーでしたら機体のディーティルがとんでしまいます。どうして失敗したのか考えることが大切です。失敗したデーターが、いい写真を撮るための貴重な資料となります。

写真を撮ることは光りをよむこと

飛行機写真を撮るときは晴天の日を選びたいものです。スモッグのない、空気の澄んだ日がもっともよい条件となります。曇天の日は、飛行機が空にとけ込みフラットな写真となってしまいます。飛行機の表情は、太陽の光線状態によっていろいろ変わります。太陽の位置を考えながら写真を撮ることが基本といえるでしょう。

順光線

太陽を背に撮る順光線は飛行機写真の基本です。太陽が飛行機を正面から照らしてくれるため、明るくクリアな写真が撮れます。露出はカメラの自動露出値でよいのですが、リバーサルフィルムの場合は、絞りをややアンダーに補正して撮ると、色再現のよい写真となります。

斜光線

立体感を表現するためには斜光線で撮ります。太陽が斜めから飛行機を照らすので、被写体に印象的な陰影ができます。機体の細やかなディテールを表現するためには斜光線を利用します。冬の低い太陽の光は斜光となりますので、ねらいめです。

逆光線

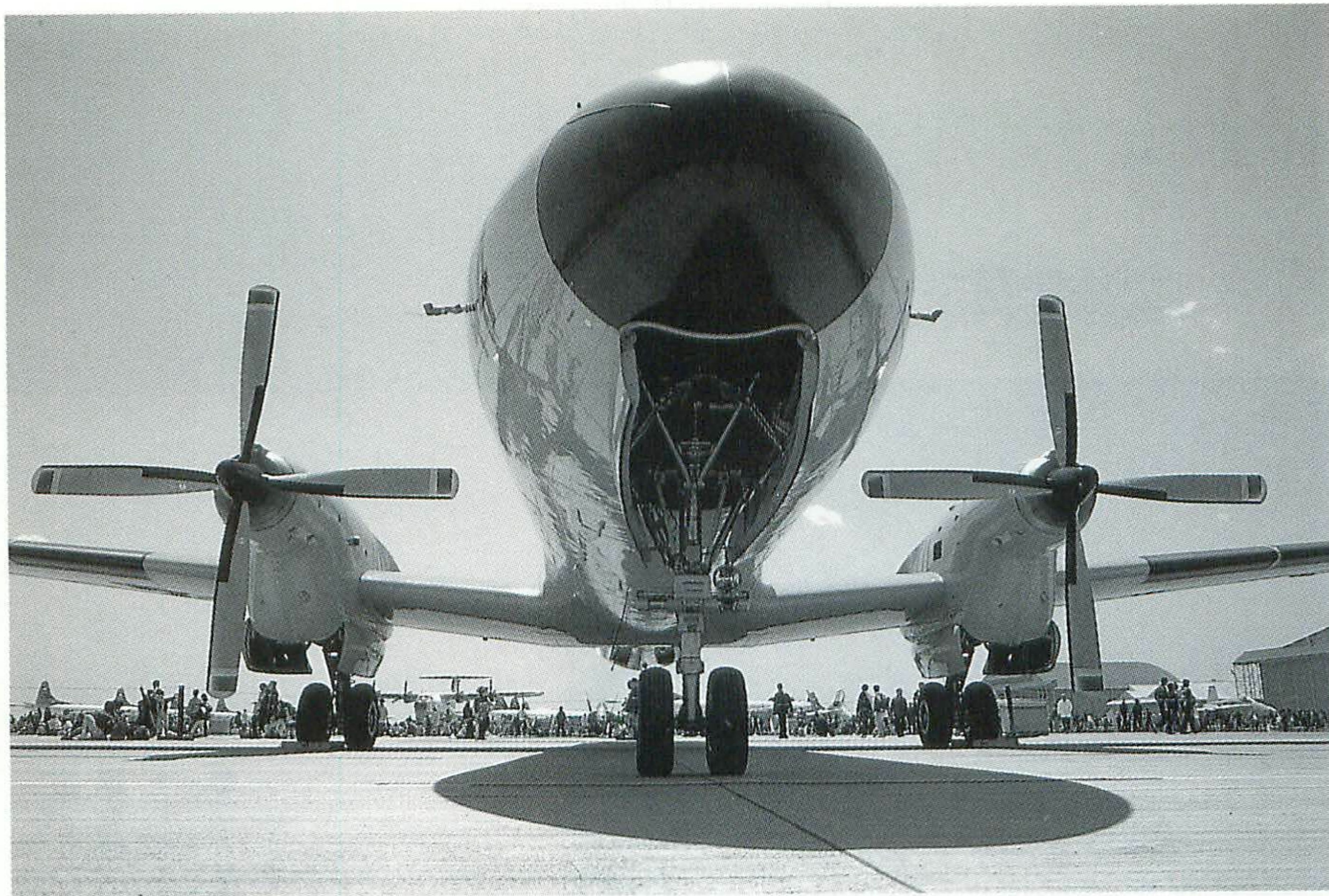
飛行機を逆光線で撮るとシルエットになります。露出補正は、太陽に近いほど絞りを開けるようにしてください。朝夕の太陽が低いときの逆光線で、ドラマティックな写真を撮りましょう。

IMPRESSION LENSES

単焦点レンズとズームレンズどちらがベストレンズ。

望遠レンズを使えば、飛行機を大きく抜き出して撮ることができますが、焦点距離の異なるレンズを使えば、飛行機写真の世界も広がります。焦点距離の異なるレンズの特長を覚えて、作品づくりに役立てましょう。

被写体に対してどのような描写をするのかを知るには、単焦点レンズを使うことだと思います。

飛行機写真撮影では、画質の優れた単焦点レンズを使いこなしてから、ズームレンズで焦点領域を広げてみてください。撮りたいと思う写真を明確にするには、単焦点レンズでねらった方がいいと思います。画面の変化から、ひらめきで撮るにはズームレンズがよいでしょう。

上：飛行機を近くから撮影する時は広角レンズを使うことが多い。広い範囲を写せるレンズだが、特有の歪みがあるので、ファインダーのなかで飛行機の形がどう変化するか確認しながら撮影しよう。
下：オーストラリアのケアンズで見かけたロッキード・オライオン貨物輸送機。昔はノースウエスト航空の旅客機として活躍していたという。綺麗にペイントされたオライオンにグッと近づいて撮影。

ローカル空港の雰囲気を出すために広角レンズを使用。
旅客機とグランドクルーのバランスを考え撮影した。

広角レンズは画角が広く被写界深度が深いレンズです。被写体に近づくと遠景が遠のいて遠近感（パースペクティブ）が強調されます。広角独特のこの効果と、シャープなパンフォーカス描写効果を活用することが広角レンズを使うポイントです。

●28ミリ●1／125●f16●ISO50

IMPRESSION
28mm Lens

小さな飛行場や滑空場では、軽飛行機やグライダーを
近くから撮影できる。セスナ172を館林飛行場で撮影。

単焦点レンズの105ミリや135ミリレンズが、望遠効果を自然にとらえるによい焦点距離でしょう。飛行機を至近距離から撮る時やイメージをねらう時に必要な一本です。望遠ズームでは70〜210ミリがもっとも多く使われています。
●105ミリ●1/250●f11●ISO64

IMPRESSION
105mm Lens

ノースウエスト航空のマクダネル・ダグラスDC-10を
シアトル・タコマ国際空港のターミナルビルから撮影。

旅客機をとるための標準レンズが、200ミリの望遠レンズです。旅客機の離陸や着陸のシーンを切り取るには200ミリレンズがベスト。300ミリと共に揃えたいレンズです。離陸は飛行機が最大のパワーを出力して大空に飛び出す時です。離陸地点は機種、機体の重量、気象条件によって違いますので、離陸ポイントを見極めて撮影場所を決めましょう。
●200ミリ●1/500●f8●ISO50

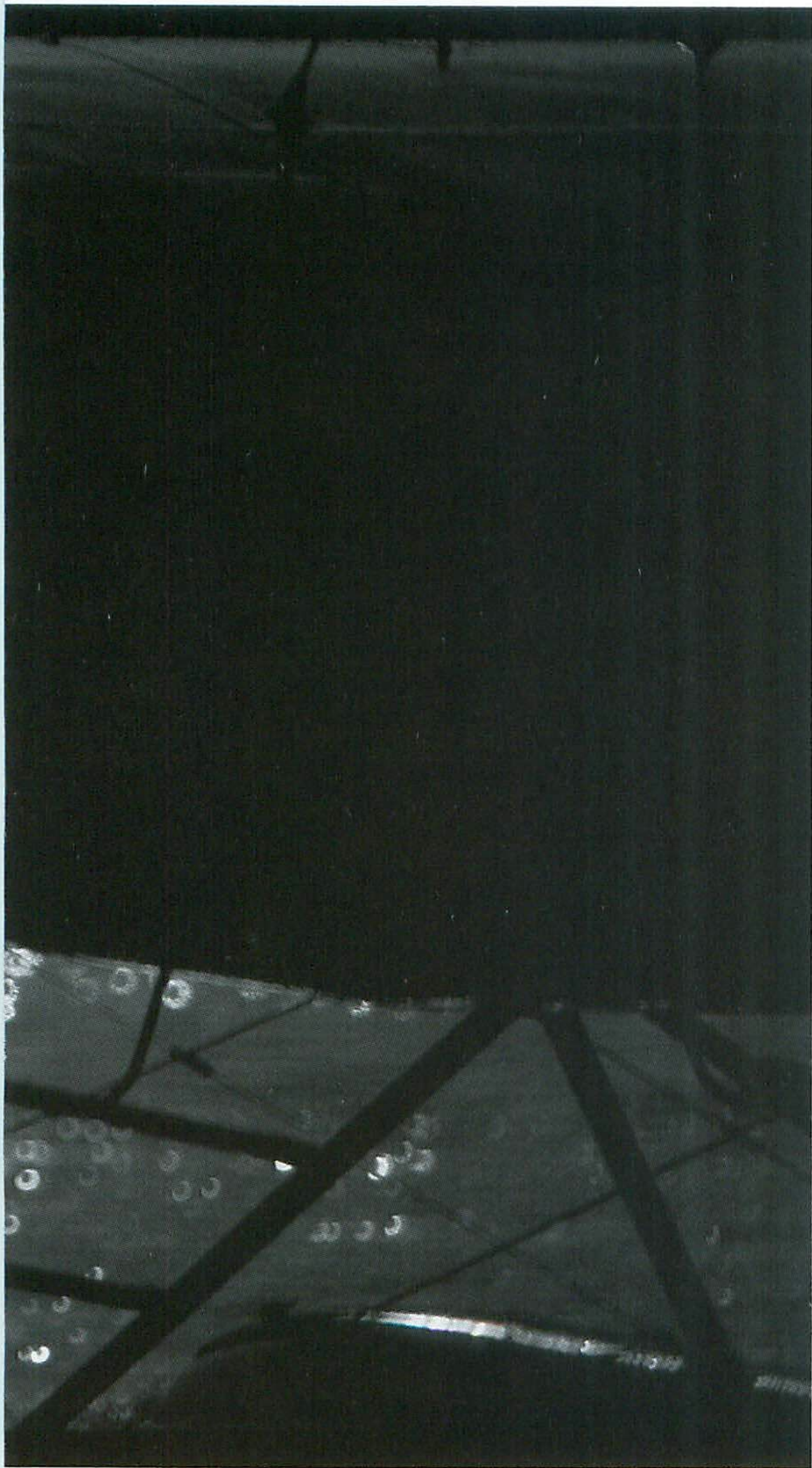
IMPRESSION
200mm Lens

厚木基地に着陸する米海軍のC-9AスカイトレインII。
DC-9を軍用型にしたものだが、その風貌は精悍だ。

飛行機写真を撮影するのに、300ミリレンズがもっとも適しているというのは、望遠効果により胴体や翼が圧縮され、飛行機を水平に見ることができるからです。斜め前や正面から飛行機を撮影する場合、被写体との距離が急速に変化するので、ピントをコクピット部分に合わせながら撮ります。戦闘機を中心に撮るのなら400ミリレンズをすすめます。

●300ミリ●1/500●f8●ISO50

IMPRESSION
300mm Lens

アンカレッジ空港の東側にある湖は世界一の水上飛行機の基地。湖面の反射を利用してシルエットにして写した。

焦点距離が500ミリ以上のレンズは超望遠レンズと呼ばれています。飛行機写真では画角が5度とたいへん狭いため特別なシーンで使われます。500ミリレンズでも比較的手ごろな価格で購入できるのが、レフレックス(反射ミラー)レンズです。超望遠レンズですが、軽量なため手持ち撮影も可能です。レフレックス特有のボケを利用してみてください。

●レフレックス500ミリ●1/500●f8●ISO64

IMPRESSION
Reflex Lens

COMMERCIAL AIRPLANES

1995年に初就航した新世代の旅客機ボーイング777。標準型777-200のサイズは全長63.7メートル、全幅60.9メートル、全高18.4メートル。1998年に就航したストレッチ型タイプの777-300は、胴体が10メートルほど延長されて、全長73.8メートルとなった。ボーイング747-400ジャンボ機より胴長の双発旅客機の誕生である。ボーイング777の開発にあたっては、ボーイング社のパートナーとして、日本を代表する航空機メーカーの三菱重工、川崎重工、富士重工も参加している。

●300mm●1/500sec●f8●ISO50

主翼の幅が60.9メートルもある双発旅客機を表現するには、バランスよく主翼をカットすることである。頭上を通り過ぎた777が、フレームいっぱいに飛び込んできた。飛行機の迫力に負けないようにシャッターを切る。逆光線で飛行機のフォルムを表現するため、絞りは露出値よりプラス補正して撮影。

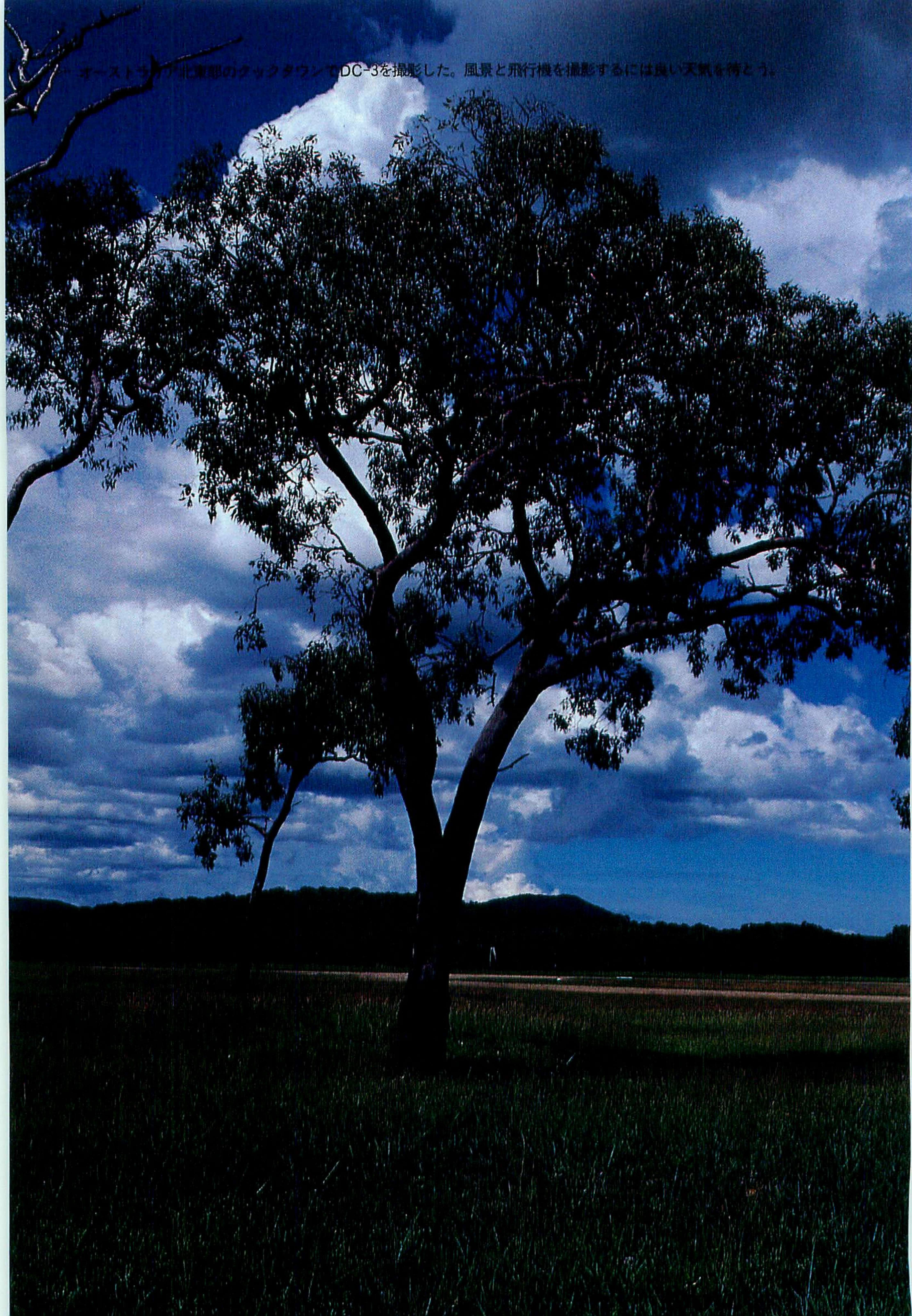
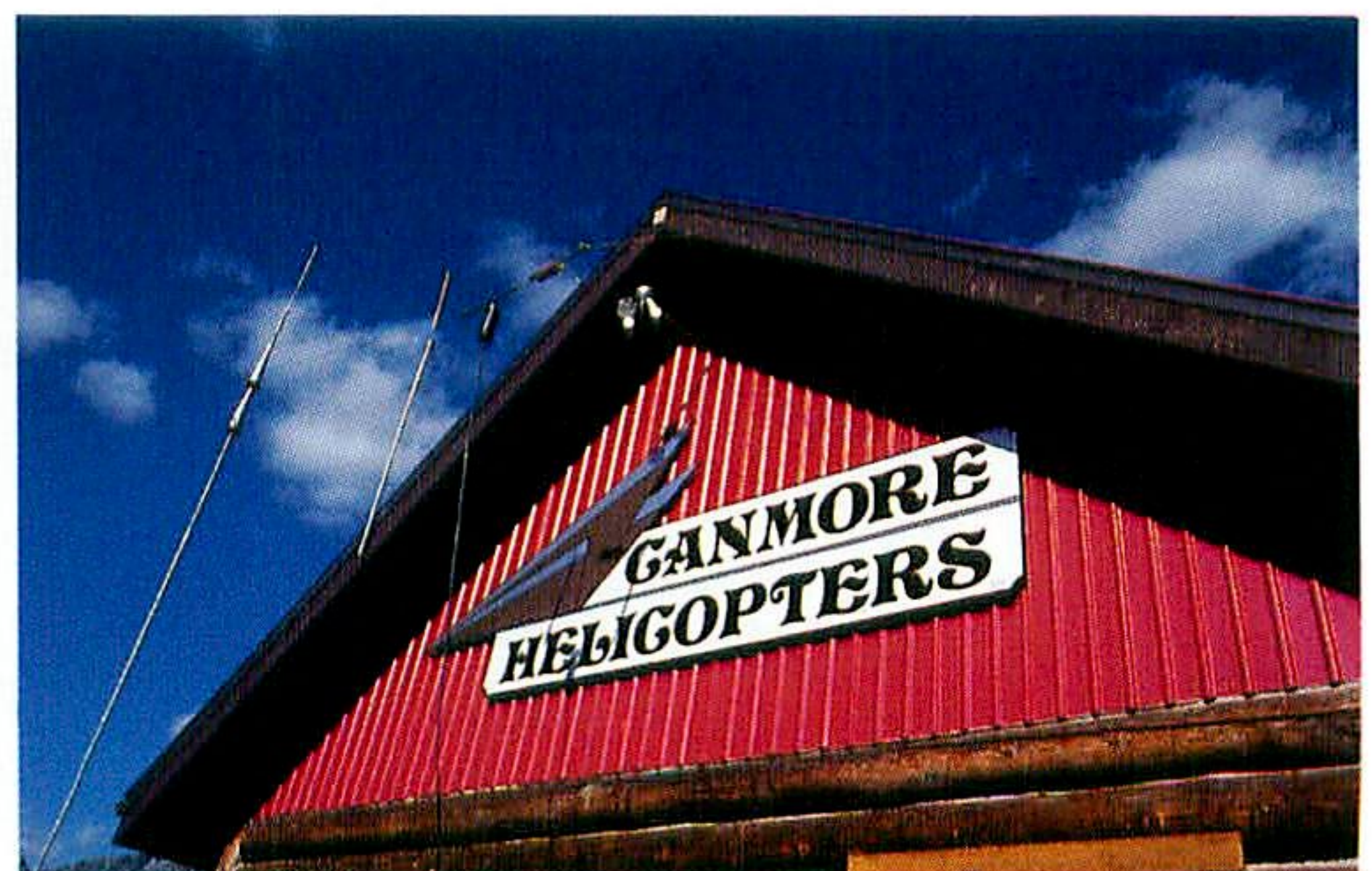
●300mm●1/500sec●f11●ISO50

欧米のコミューター路線がジェット化されている。カナディア・リージョナルジェットCRJをカリフォルニアのフレズノで撮影。CRJの美しいフォルムが夕陽に輝く。

ゴールドコースト近郊の飛行場で珍しい飛行機に出会った。煙を吐きながらプロペラを廻すとオーストラリアの夏空へお客さんを乗せて舞い上がった。英国生まれのスコティシュ・ツインパイオニア。

●200mm●1/125sec●f8●ISO50

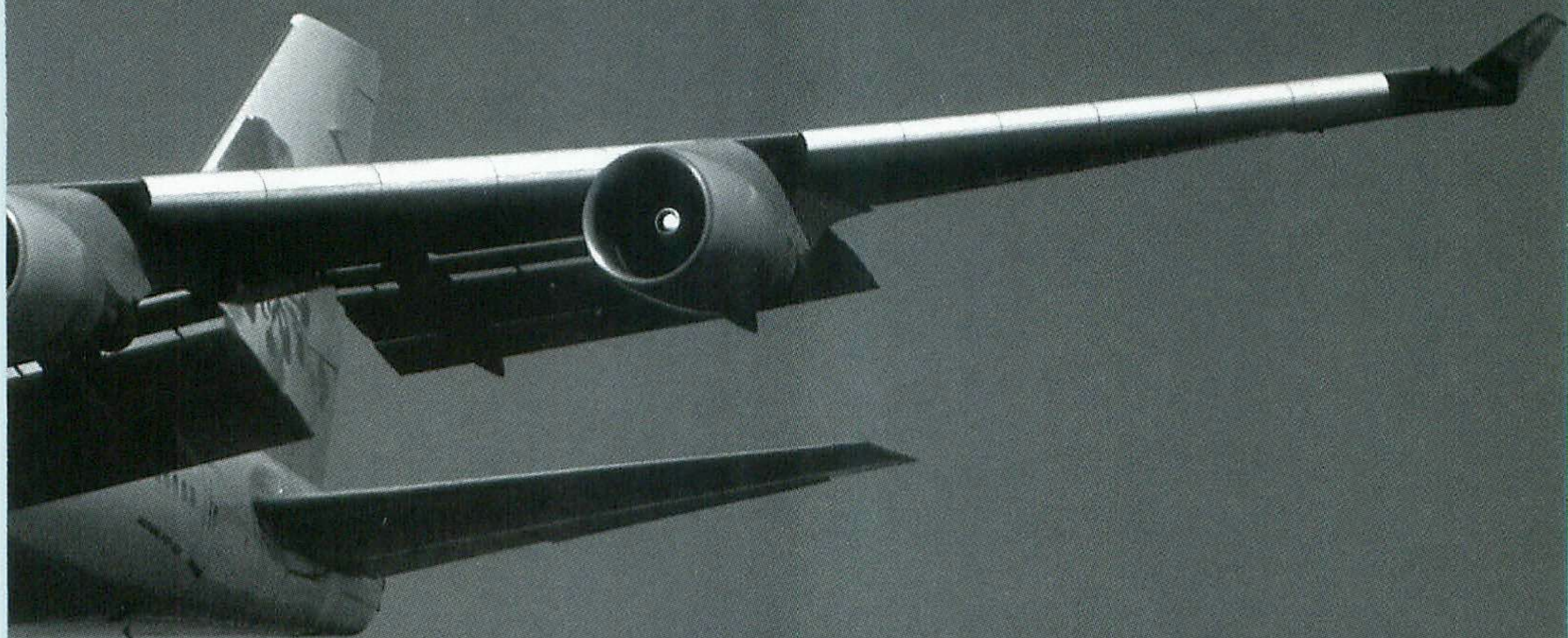
●28mm●1/125sec●f11●

オーストラリア北東部のクックタウンでDC-3を撮影した。風景と飛行機を撮影するには良い天気を待とう。

エアーツアーのパイロットはベテラン揃い。ハワイで出会ったパイロットは米陸軍の攻撃用ヘリコプター・コブラに乗っていたという。

大空から大自然を眺めるには、エアーツアーはかかせない。大自然のパラダイス、カナディアン・ロッキーを飛ぶケンモア・ヘリコプターのジェットレンジャー。チャーミングな女性のヘリコプターパイロットも活躍している。

上：ヘリコミューターやコーポレイトのVIP輸送で活躍するスマートなシコルスキーS-76。
下：ニューヨークのマンハッタンにあるダウンタウン・ヘリポートから飛び立つシコルスキーS-58T。忙しいビジネスマンに人気がある。

ヴァンクーヴァーのヘリポートから飛び立つS-76を、300㎜レンズで撮影。快く撮影に協力してくれたコーポレイト・パイロットに感謝を込めてシャッターを切る。

民間機を撮ろう。

色鮮やかなカラーリングに
つつまれた美しい飛行機。
世界の空で活躍する民間機
のダイナミックな姿を追う。

1969年2月にボーイング747は初めて大空に舞い上がった。ジャンボが初飛行に成功してから30年になる。30年の間にジャンボは進化を遂げ、数々のジャンボ・ファミリーが生まれた。基本型747-100からエンジンをパワーアップし航続距離を延長した747-200、アッパー・デッキ（2階の客室部分）を約7メートル延長した747-300、日本の短距離用ジャンボとして改修されたSR、胴体を約14メートル短くして重量を減らし航続性能を向上させた747SP、そして最新のスーパーモデルが89年に初就航したB747-400（ダッシュ400）である。デジタル式のグラスコクピットと翼端のウイングレット、水平尾翼内に燃料タンクを装備するなどハイテク技術を導入し、新しい世代の旅客機として生まれ変わった。B747-400のサイズは全長70.66メートル、全幅64.44メートル、全高19.41メートルである。

●300mm●1/500sec●f8●ISO50

成田空港から離陸したルフトハンザドイツ航空のB747-400を300㎜レンズで追う。空中に舞い上がったジャンボは、さらに１万メートル上空まで上昇をつづける。目指すはドイツのフランクフルトだ。

●300mm●1/500sec●f11●ISO64

世界三大美港のひとつといわれるヴァンクーヴァー・ハーバーから
DHC-6ツイン・オッターが、まっ白い水しぶきを上げ離水した。純
白のボディーに真っ赤なカラーリングが水面によく映える。世界の
エアラインの中でも水上飛行機による定期航空輸送はめずらしい。
カナダ西岸のヴァンクーヴァーからブリティッシュ・コロンビア州
の首都ヴィクトリアを結ぶルートと、フロリダ半島のマイアミから
バハマ諸島の島々へ運航する飛行艇のエアラインなど、数少ない。

●300mm●1/250sec●f8-11●ISO64

Air to air

大空を飛翔する飛行機の姿はとても美しい。空から飛行機を撮影するには、カメラプレーンと優れた飛行技術を持つパイロットが必要だ。ニュージーランドで出会ったマウンテン・パイロットたちの腕前は素晴らしかった。

ニュージーランドのマウント・クックで大空からアドベンチャーフライトを楽しもう。写真の飛行機はオーストラリア製のノーマッドN24双発旅客機。28㎜で撮影。

世界の空で活躍する航空会社の取材のためニュージーランドに飛んだ。取材はマウントクックを中心に３０００メートル級の山々が連なるサザン・アルプスだ。その麓にマウントクックの山岳遊覧飛行をオペレーションするエアサファリズ・アンド・サービス社がある。僕が訪れたのは夏の始まりだったが、まだマウントクックはまっ白い雪に覆われていた。

　山岳地帯の天候は不安定だが4日間に及ぶ取材中、幸運にもすばらしい天候に恵まれた。エアー・ツー・エアーの撮影高度は４０００メートル上空。そのためカメラ・プレーンは高高度性能の良いターボ付きのセスナ２０７を使う。セスナの後部ドアを外し、後ろ向きにシートを交換。カメラマンの僕はハーネスでしっかりと結ばれた。最後尾の狭いシートがスタジオに早変わり。ドアのないカメラプレーンは大空に舞い上がった。20分ほど上昇すると３０００メートル級の山々が眼下に流れる。パイロットがノーマッドの接近を告げてくれた。遙か彼方にノーマッドの機影を確認するとあっという間に近づいてきた。どんな飛行機でも、大空に飛翔する姿は美しいものだ。さあ、撮影開始だ。これからはパイロットとカメラマンとの闘いだ。短い時間にさまざまなアングルを狙うため大声で怒鳴る。狭い機内に、冷たい風が吹き込むが、僕の額は汗でにじむ。セスナとノーマッドを近づいたり離れたりと飛行をつづける。ときには飛行機を交差させたりもしながら、ハッとするアングルをねらう。ファインダー越しに見るパイロットの顔は、真剣そのもの。僕のリクエストに応えてくれるパイロットの腕前にほれぼれしながら、シャッターを夢中で切る。

　そしてマウンテン・パイロットの素晴らしい腕前と僕のハートが４０００メートルの大空でショートした。モータードライブのレリーズ音だけが風の中に消えていった。

Rotor Wings

ヘリコプターは垂直離着陸とホバリングなどの飛行特性があり、その動きを撮ることがヘリコプター写真の魅力となる。ヘリコプターの活躍の場はひろく、報道取材、資材輸送、空中散布、捜索救難、コミューター等がある。

上：カナディアンロッキーを飛ぶユーロヘリコプターAS350D。ヘリコプターを写すときは、回転翼（ローターウイング）の大きさと、その動きに注意して撮ろう。着陸するAS350Dを200㎜で撮影した。
下：ニュージーランドのクィーンズタウンを離陸するAS350Bを200㎜レンズで撮影。ヘリコプターの離陸は、機首をグッと下げて加速しながら上昇する。シャッタースピードは1/250秒を基本に撮ろう。

Nostalgic Airplane

DC3 QUEENSLAND

写真のDC-3VH-BPNは、1944年に米軍のC-47として生まれた。東南アジア地域に配属後は、パキスタン空軍で使用された。その後民間型DC-3に改修され、オーストラリアのアンセット航空に引き渡された。1977年、エアー・クィーズランドの前身であるブッシュ・エア、1988年にDC-3クィーズランド、そして、現在はシドニーにあるダコタ・インターナシヨナルでその姿を見ることができる。

傑作旅客機ダグラス DC-3を追う

　DC-3の後部にある備え付けのタラップを登り機内に入ると、急勾配のキャビンのフロアーに少々驚かされる。コクピットに向かって坂みちを昇るようにして座席についた。DC-3の初飛行から60年余。いまだに現役で活躍している、DC-3に搭乗できるなんて夢のようだ。

　白煙を吹き出しR-1830エンジンがブルブルと動き出した。エアコンのない機内はとても暑かったが、DC-3が動き出すとコクピットの開放された窓から、心地よい風が流れてきた。最大速度426キロのノスタルジック・フライトの始まりである。どこからか、古き良き時代に流行ったであろうジャズミュージックが流れてきた。

　わずかな滑走でDC-3は大空に舞い上がった。いくつもの真っ白い雲を飛び越し、心地よいフライトに酔いしれた。

オーストラリアではいまだに現役で活躍するDC-3が多い。それはオーストラリアの大陸性の気候と、DC-3に情熱を傾ける人たちが、たくさんいるからだろう。

傑作旅客機DC-3の誕生は、ダグラス社が開発したダグラス・コマーシャル第一号機DC-1にさかのぼる。今から70年前、ダグラス社は米国の航空会社の要望により新しい旅客機の開発に着手した。そして一九三三年、全金属（アルミ合金）製モノコック構造の双発旅客機DC-1が生まれた。エンジンは星型空冷過給機つきのライトサイクロンSGR-1820（710馬力）を装備。主翼には金属外板とスプリット・フラップを採用。降着装置は油圧機構でエンジン・ナセル後部に引き込むという先進的な機体であった。DC-1は、一九三三年七月一日に初飛行に成功したが旅客機として就航することなく、試作機一機のみの開発で終わった。DC-1を改良して実用機になったのがDC-2である。DC-2は75機生産され米国の大陸横断路線で活躍した。そしてDC-2を原型に胴体の延長と胴体幅を拡大し、エンジンをパワーアップしたDC-3が開発された。

DC-3の初飛行は一九三五年一二月一七日。ライト兄弟の初飛行から32年目の同じ日のことだった。初飛行に成功したDC-3は高速性能と経済性から世界各国の航空会社からの注文が殺到した。しかし、第二次世界大戦勃発により多数のDC-3が軍用輸送機C-47として徴用されることになった。さらに米軍は大量発注し、一万機以上のC-47を生産した。C-47は大戦中にイギリス、オーストラリア、カナダの英連邦国でダコタと名づけられDC-3の代名詞ともなった。

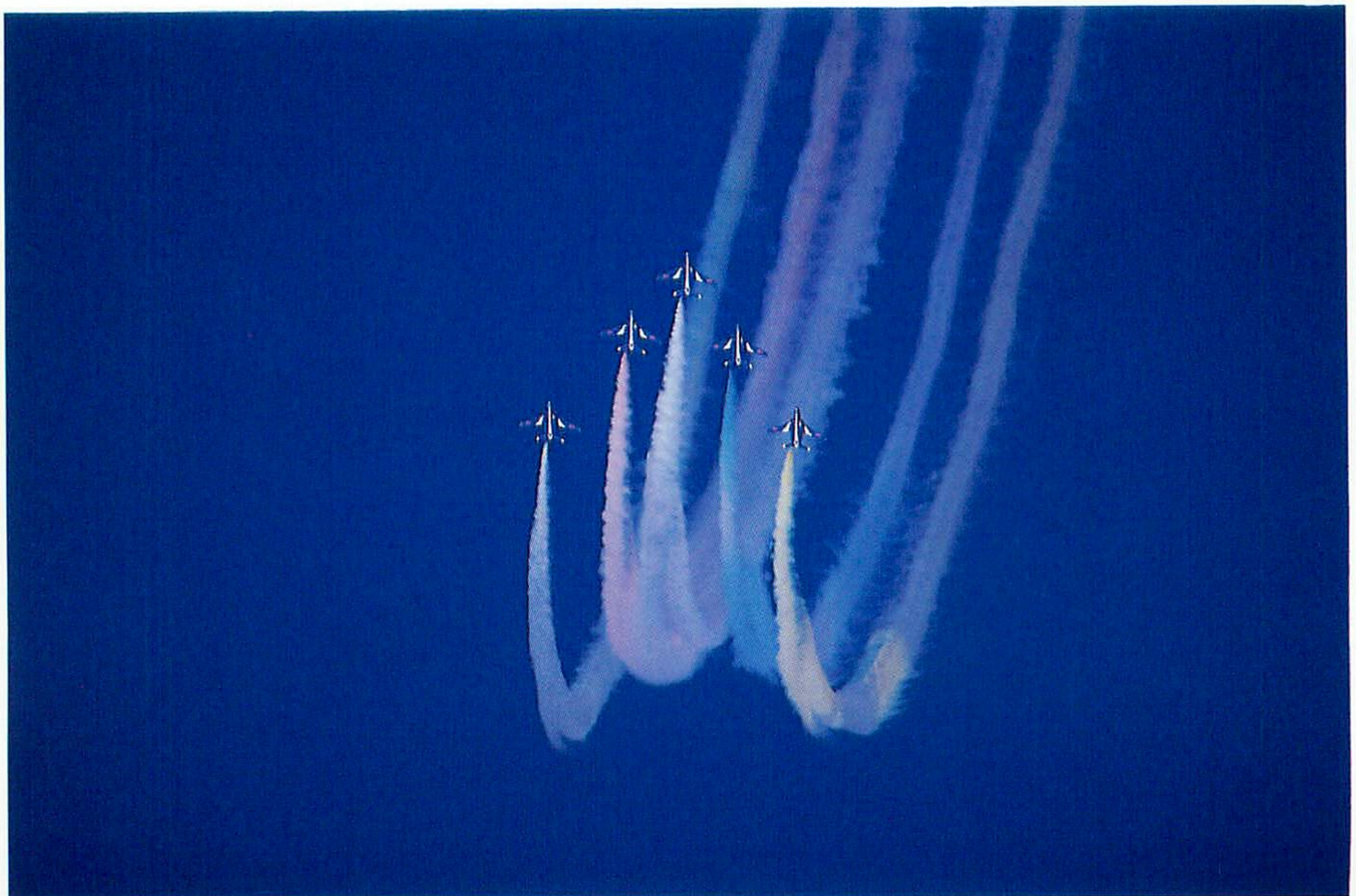
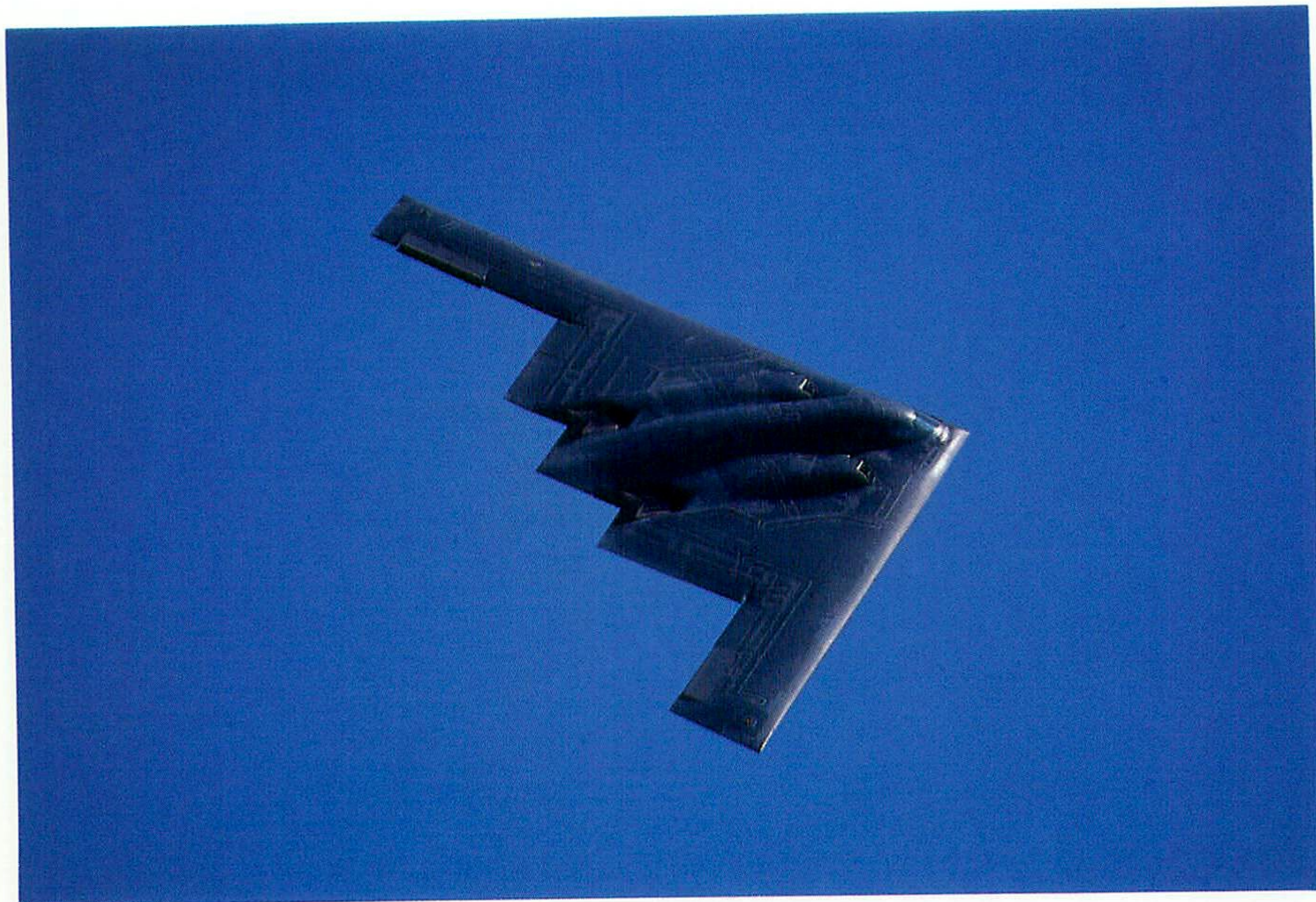
第二次世界大戦が終結すると、大量のC-47がDC-3として民間航空に払いさげられた。世界各国の航空会社ではDC-3を保有し、現在の民間航空の礎を築いていくことになった。

一万機以上も製造されたDC-3であるが、飛行可能な機体は数少なくなってしまった。二十一世紀の空にも現役機として飛び続けてほしいものである。

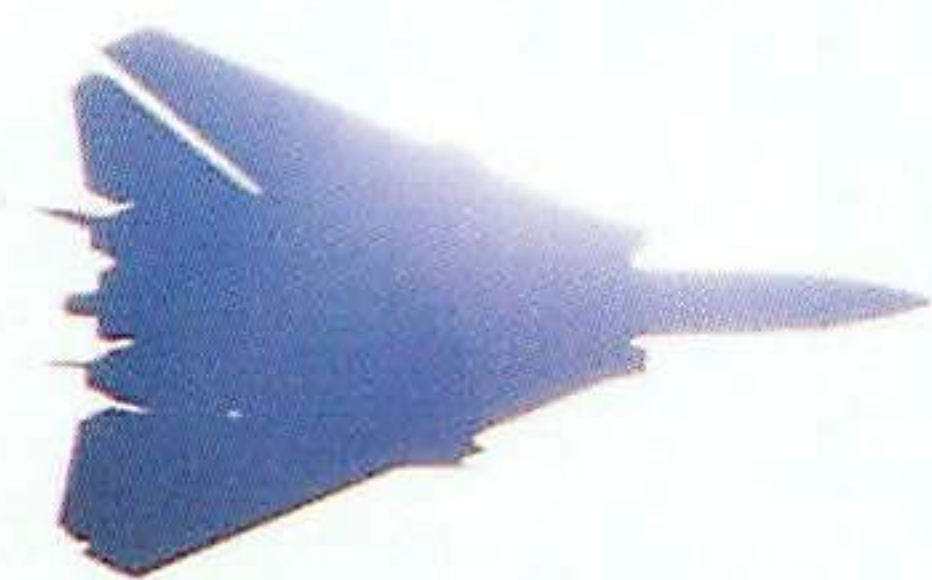
MILITARY AIRPLANES

カナダ国防軍スノーバーズの9機によるビッグフォーメーション。軽快な音楽に合わせてダイナミックなロールやループを見せてくれる。ループの頂点を狙って撮影。

●300mm●1/500sec●f11●ISO64

アクロバットチームのショーフライトは、編隊飛行による完璧なハーモニーと美しさ、そしてジェット機の持つダイナミックな姿を見せてくれる。兵器という観念を越えて、夢と感動を与えてくれる。アクロバットチームを撮影するには、紺碧に近い青い空がいい。フレームの中でカラフルなスモークとジェット機の位置を考え、バランスのとれたところでシャッターを切ろう。上下とも300㎜レンズ。

上：世界のホットスポットの上空を飛んで情報収集するスパイ機。米空軍の超音速偵察機ロッキード SR-71ブラックバード。SR-71の最高スピードはマッハ３。アメリカ大陸を１時間余りで横断した。
下：ロッキードU-2Rは1955年８月に初飛行。航続距離１万キロ、２万メートル以上の高高度まで上昇できる。現在のU-2Rは1980年代に開発された２代目。45年前に設計されたとは思えない高性能機。

上：エドワーズ空軍基地で大きなバンクをとって旋回する、長距離ステルス爆撃機B-2スピリット。
米空軍は、米国と同盟国に対する侵略を抑止するため、空の脅威として長距離爆撃機を装備している。
下：1997年、米空軍は創設50周年を迎えた。エドワーズ空軍基地は、アメリカ空軍の実験航空団があり、
米空軍のすべての機種を見ることができる。ロックウェルB-1戦略爆撃機を300㎜望遠レンズで撮影。

戦闘機の魅力は大空を飛翔するダイナミックな姿だろう。地上から戦闘機を撮影するには、航空ショーのデモフライトや離着陸シーンに限られるが、超望遠レンズを使えば迫力あるシーンを撮ることもできる。飛行機ファンにとても人気があるのが、米海軍の主力戦闘機グラマンF-14Aトムキャット。その特徴はパワフルなエンジンと可変翼そして精悍な風貌。厚木基地にて300㎜と400㎜レンズで撮影した。

●300mm●1/500sec●f11●ISO50

1986年に日本の防空第一線から姿を消したロッキードF-104J。最後のF-104J飛行隊を小松で撮影。F-104Jのパイロットは航空自衛隊を世界一流レベルに成長させた。

●200mm●1/500sec●f8●ISO64

上：戦闘機写真の魅力あるシーンはパワフルな離陸の時だろう。アフターバーナーに点火して大地に轟音を残し、大空にかけ昇る。離陸直後の航空自衛隊マクダネル・ダグラスF-4EJファントム。
下：国産超音速高等練習機T-2をベースに開発された三菱F-1支援戦闘機を航空自衛隊小松基地で撮影。戦闘機の離陸シーンを撮る場合、機体が小さいため300㎜から400㎜の望遠レンズが必要となる。

上：低いアングルから飛行機を撮ると、背景が整理されて空に被写体が浮き出る。航空自衛隊の主力戦闘機マクダネル・ダグラスF-15Jイーグルを200㎜レンズで撮影。洗練されたスタイルのF-15Jだ。
下：カメラの目線の高さにより、飛行機の姿も変わる。低いアングルから撮影する場合、ファインダーを覗きながら機体の姿を確認し、カッコいいと思った高さでシャッターを切ろう。300㎜レンズで撮影。

海上自衛隊の空の任務は、洋上における哨戒と救難活動。対潜哨戒機ロッキードP-3Cオライオンを主力機とし日本の海域を空から守っている。洋上におけるミッションは厳しく、時には10時間を超すフライトもあるという。

雲の上を飛ぶ対潜哨戒機P-2Jのコクピット。

写真を表現する方法として、単写真と組写真がある。１種類の飛行機をいろいろな角度から撮ってみると、その飛行機の特徴を写すことができる。いつも同じ角度で撮影するより楽しいはずだ。ひとつのテーマを決めて組写真に挑戦しよう。海上自衛隊で活躍する対潜哨戒機ロッキードP-3Cオライオンは1950年代に開発されたロッキード・エレクトラという美しい旅客機に近代装備を施し生まれた。

軍用機を撮ろう。

メカむきだしの軍用機は
強力なエンジンを搭載し
勇壮な姿を見せてくれる。

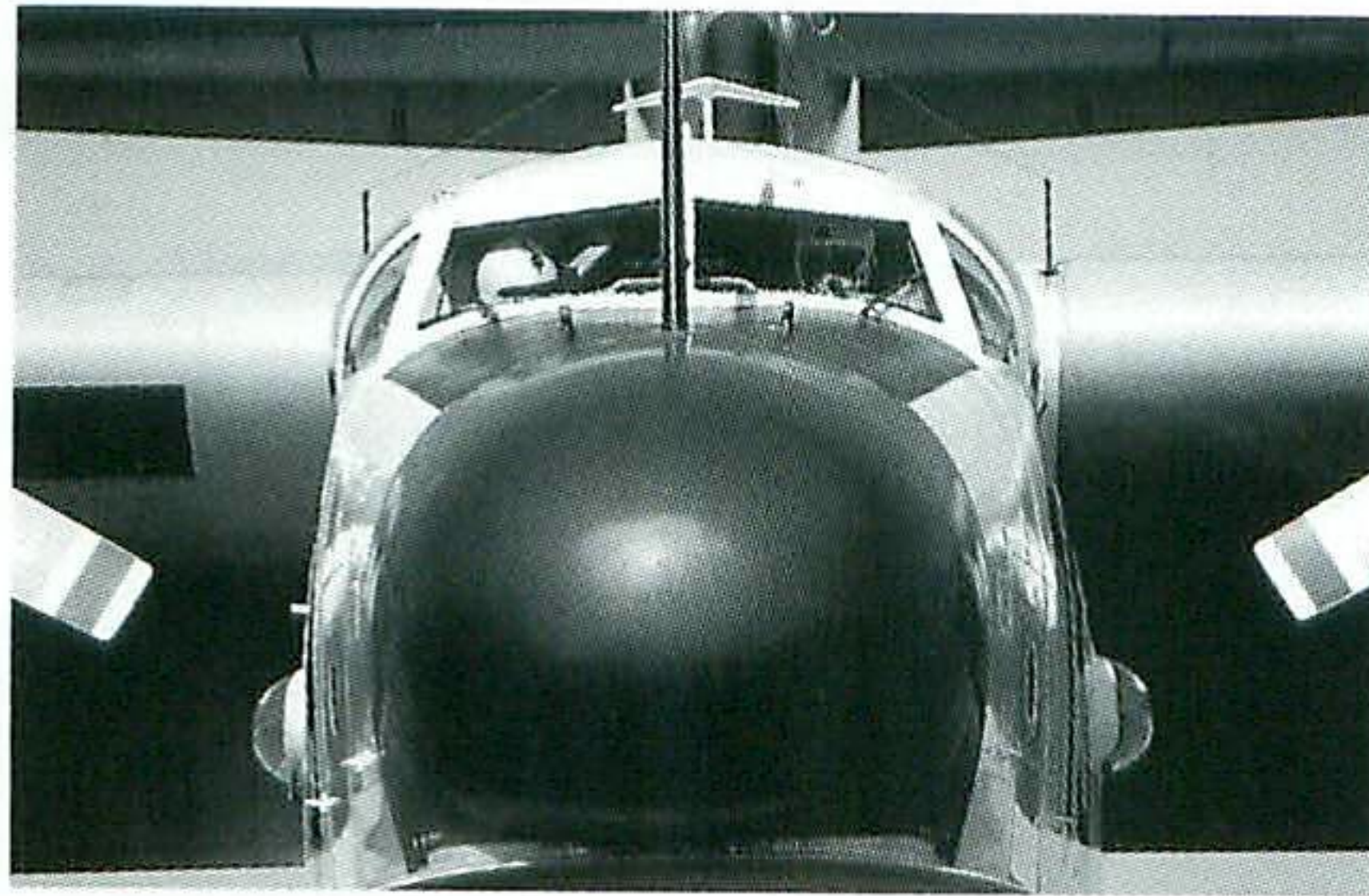
上：厚木基地で開催されたウイングス97エアショーでデモフライトをするマクダネル・ダグラスF/A-18Aホーネット。300㎜や400㎜の望遠レンズがあれば、迫力ある戦闘機のフライトシーンが撮れる。
下：厳しい訓練を終えて帰投したF/A-18Aホーネット。暮れなずむ夕陽が、メカニカルな戦闘機を美しいシルエットにした。夕陽とホーネットの交差する瞬間をねらって、300㎜レンズで撮影した。

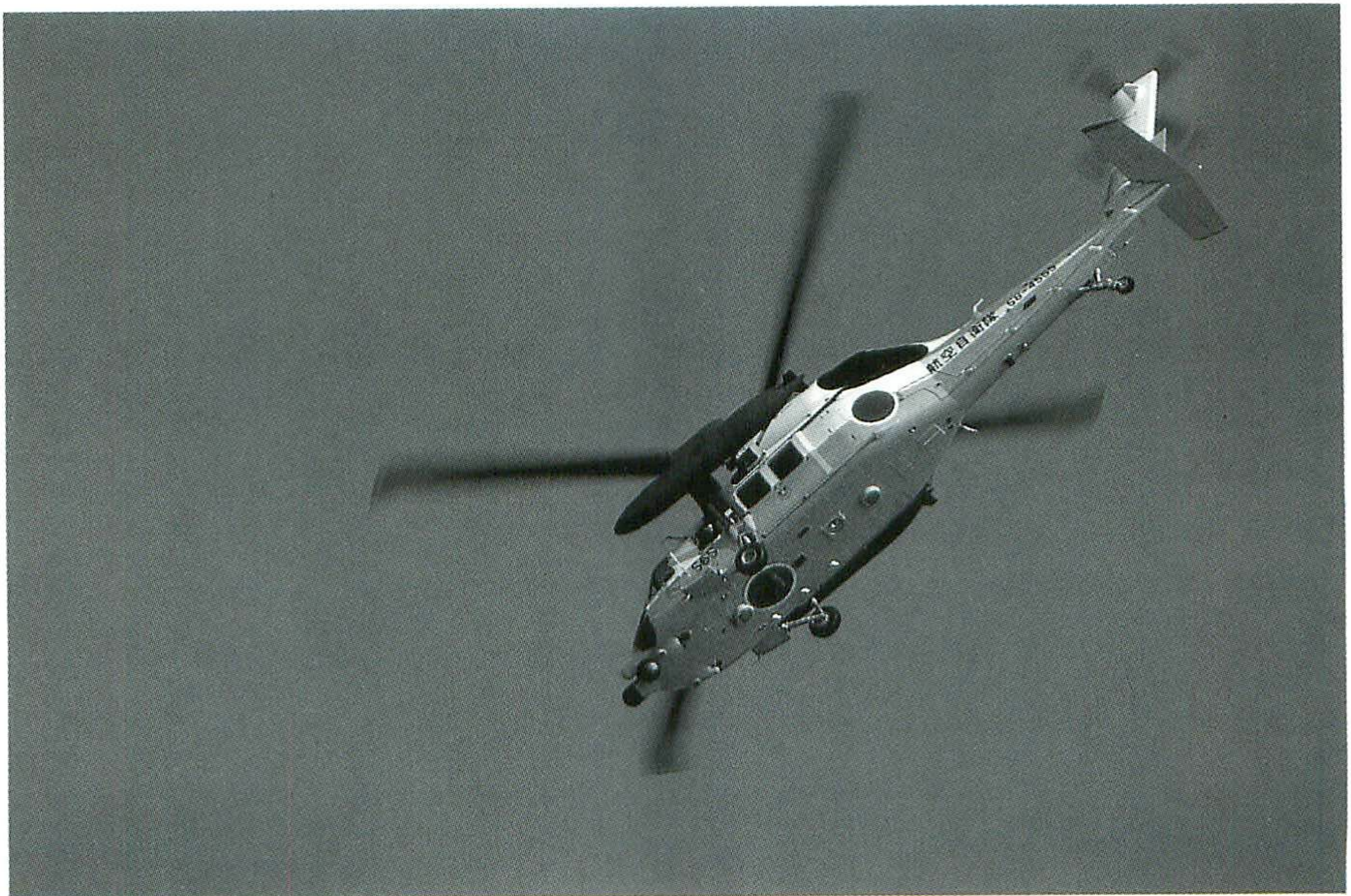
上：海軍のパイロットはとても狭い艦上に着艦しなければならない。グラマンF-14トムキャットの魅力はパワフルなエンジンによるダイナミックなフライトと力強いその風貌だろう。300㎜レンズで撮影。
下：敵のレーダーシステムや対空ミサイルに対して電子妨害（ECM）を任務とするグラマンEA-6。厚木基地に着陸するところを後方から300㎜レンズで撮影。スピードが速いので高速シャッターで写す。

AIR LIFT

輸送機の任務は前線への航空輸送と空挺降下によるミッションである。航空自衛隊ではC-1やC-130などの大型輸送機とCH-47大型ヘリコプターを装備している。戦闘機や旅客機にはない、輸送機の魅力を写真で撮ろう。

上：航空自衛隊入間基地の航空祭でデモフライトをする国産双発輸送機C-1。大きなバンクをとったところを300㎜レンズで撮影。C-1は戦闘機なみの優れた機動性を持つ戦術ジェット輸送機である。
下：C-1の2倍の搭載量と航続距離を誇る航空自衛隊のロッキードC-130H。着陸態勢のC-130Hを斜め前方から300㎜レンズで撮影した。40メートルもある主翼をカットして角張った胴体を強調した。

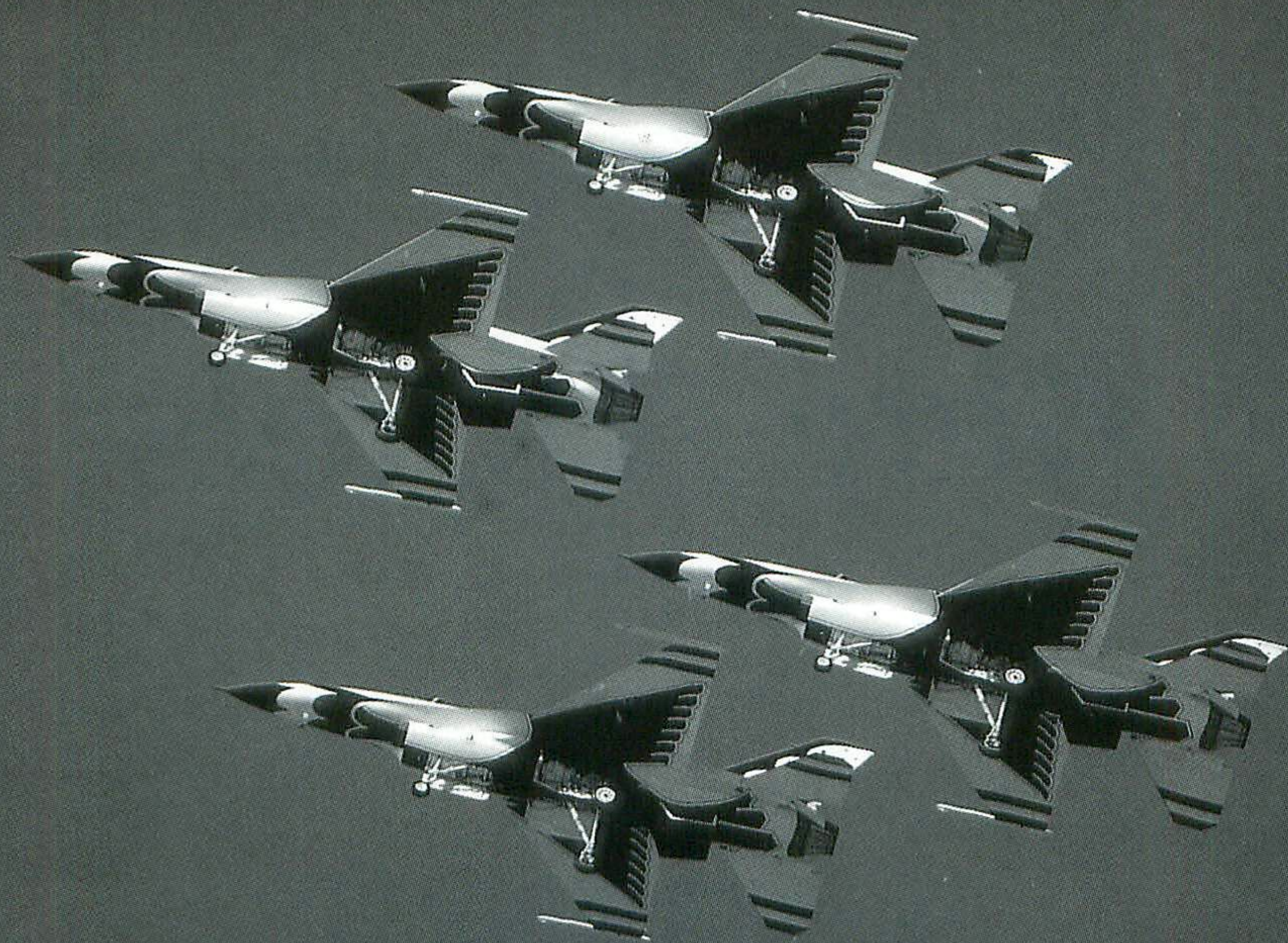
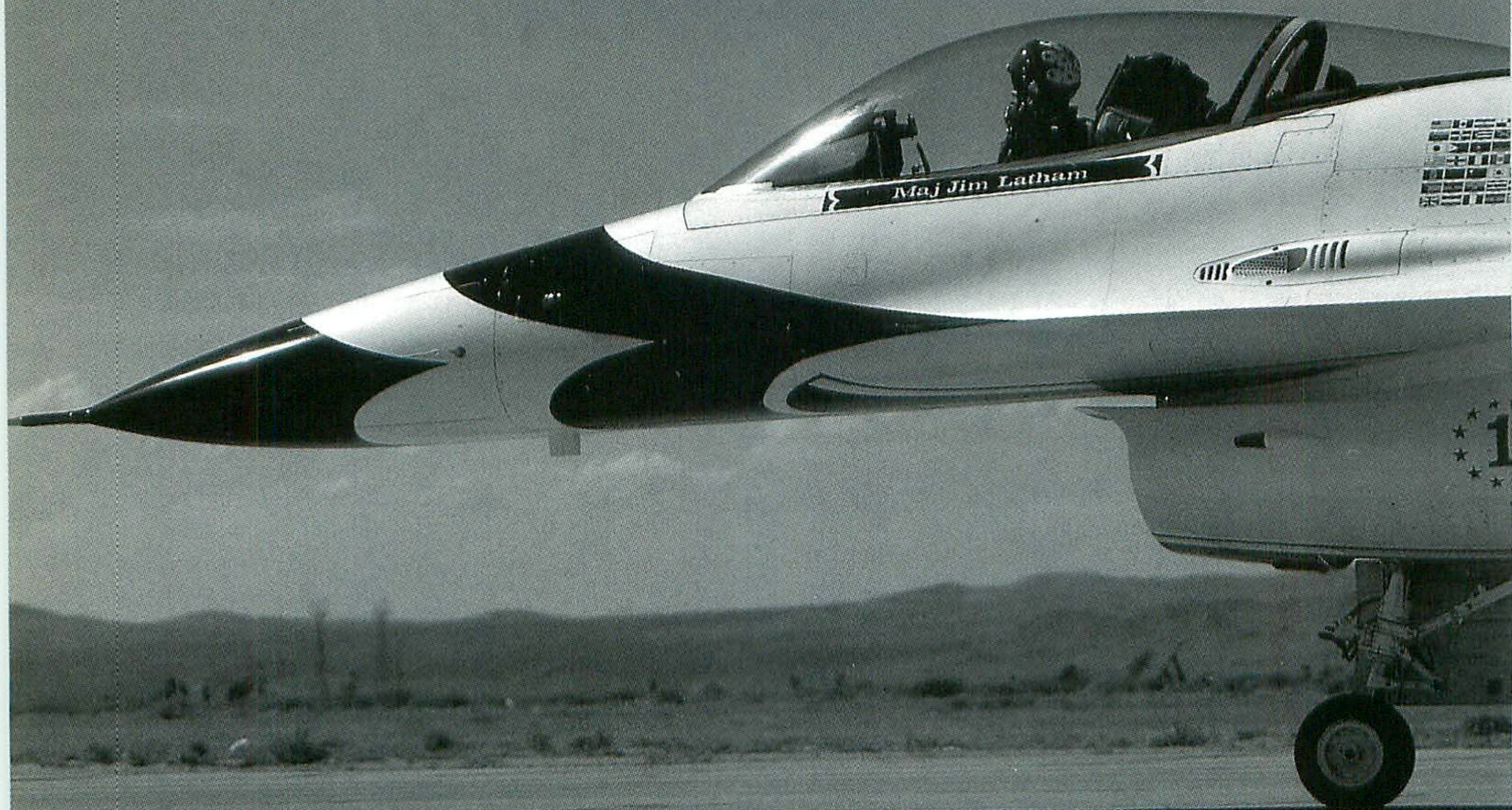
AIR RESCUE

航空自衛隊と海上自衛隊の任務として空からの捜索救難活動がある。山岳地域や洋上において遭難事故や急患が発生した場合、ただちに救難ヘリコプターや救難飛行艇が現場に飛び立ち、捜索及び救助活動を展開している。

上：新明和工業が開発した世界に誇る救難飛行艇US-1A。搭乗員12名のほかに患者12名と医師４名を乗せることができる。高揚力装置と波消し装置を備え、波高３メートルの荒海にも離着水可能。
下：航空自衛隊と海上自衛隊が装備している、最新鋭のシコルスキーUH-60J救難ヘリコプター。ホバリングができるヘリコプターは、山岳地帯や海上でたくさんの尊い生命を空から救助している。

Acrobatics

アクロチームのパイロットは、全員がサングラスをかけ、特別あつらえのフライトスーツを着ている。ズボンの折り目もきまっている。コクピットに乗り込むと、座席のハーネスをしっかりと締め無線のコードと酸素チューブを接続した。

静まりかえった大地に「キューン」とジェット音が響きはじめた。フライト・ラインはケロシンの排気とその臭いで、リアリティを増した。クルーチーフの合図に合わせ、生き物のようにエルロン、ラダー、エレベーターなどの翼の可動部が動いた。機体外部のチェックを終えたクルーたちが、メインギアの車輪止めを外し、機体の前方へ駆け出した。そのクルーたちの動きは、指の先々まできびきびとしている。排気口から白煙を吹き出すと、ブレーキをリリースしてジェット機は滑り出した。クルーたちは、動き出した機体のパイロットに向かって、敬礼を交わして見送った。いよいよ、アクロバットチームのフライトが始まる。

Thunderbirds

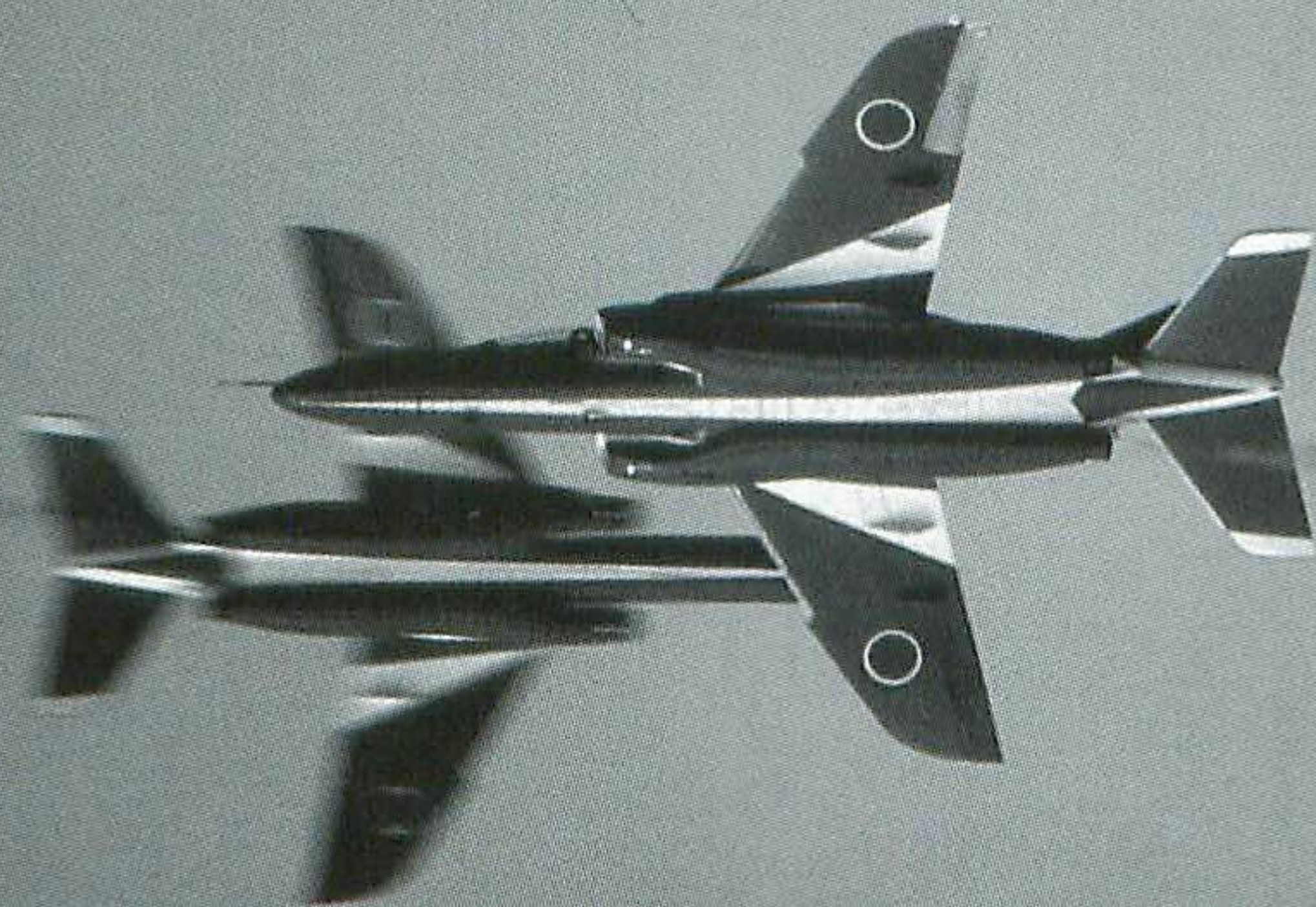
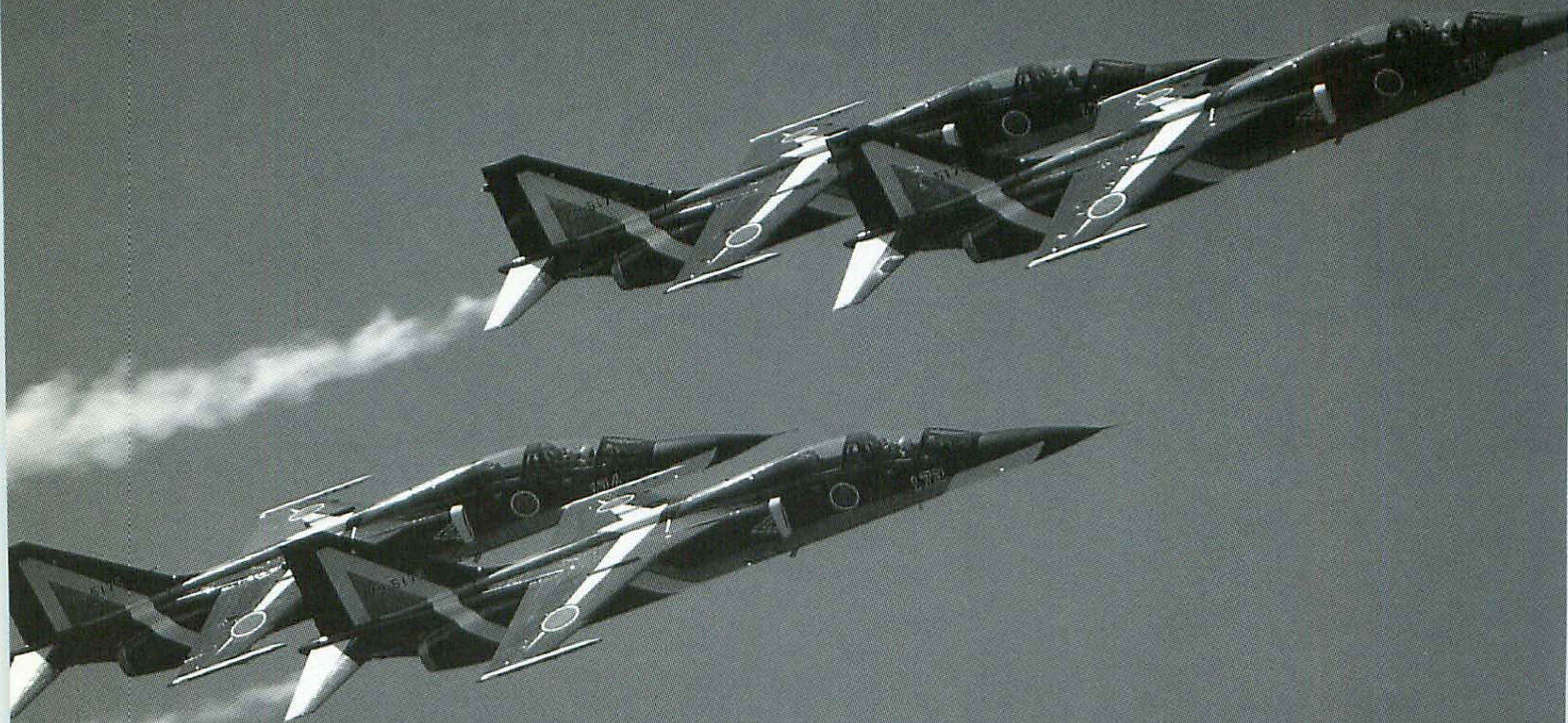
アメリカ空軍サンダーバーズの機体のカラーはアメリカ国旗と同様の赤、白、青の美しい配色である。使用機は、ロッキードF-16Cファイティング・ファルコン。チームは、アグレッシブなファイターパイロットとクルーたちで編成されている。彼らの肉体と精神は、いつ見ても若々しくエネルギッシュである。
『スターウォーズのテーマ』が流れる中、大出力のエンジンをフル・アフターバーナーにしてテイク・オフ。パワーの凄さを僕たちに見せつけるような大迫力の離陸だ。サンダーバーズを見て僕は、いつも「アメリカ」を感じる。
世界一の最強装備を誇るアメリカ空軍も創立五〇周年を迎えた。今年も、サンダーバーズは全米のエアショーで、華麗な曲技飛行を披露し、たくさんの人々の心を魅了し続けている。エアショーのフィナーレを飾るのは、もちろんサンダーバーズのショーフライトである。

Blue Angels

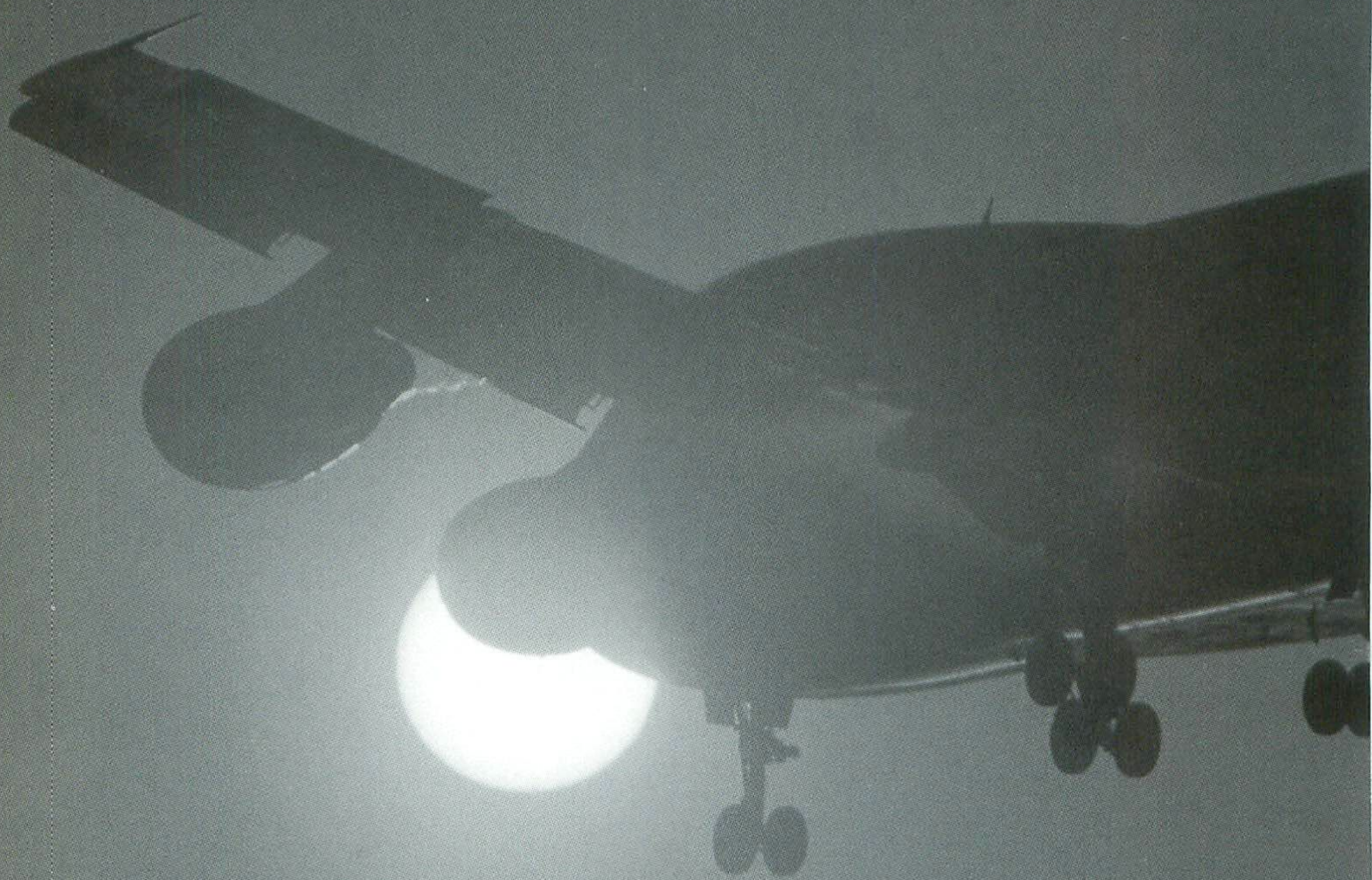
ブルーエンジェルズのホームベースは海軍航空訓練団の本拠地、ペンサコーラ海軍航空基地にある。ペンサコーラ基地では、パイロットをめざす若者たちを乗せた各種の練習機を見ることができる。青い天使たちもここで厳しい訓練を受け海軍の超エリート・パイロットになった。『愛と青春の旅立ち』の映画は、海軍の士官候補生役・リチャード・ギアが、厳しい訓練を乗り越えて、ジェット・パイロットの切符を手にした物語であった。映画のラストはリチャード・ギアが飛行訓練を受けるために、ペンサコーラに向かうシーンで終わっている。ジョー・コッカー&ジェニファー・ウォンズのサウンドの流れるなか、真白い制服のリチャード・ギアが、とてもカッコよかった。

海軍を代表するアクロチーム、ブルーエンジェルズの存在意義は『すばらしい飛行演技をもって大空に憧れを持たせ、ひとりでも多くの優秀な海軍志願者を作り出すこと』が最重要任務だという。

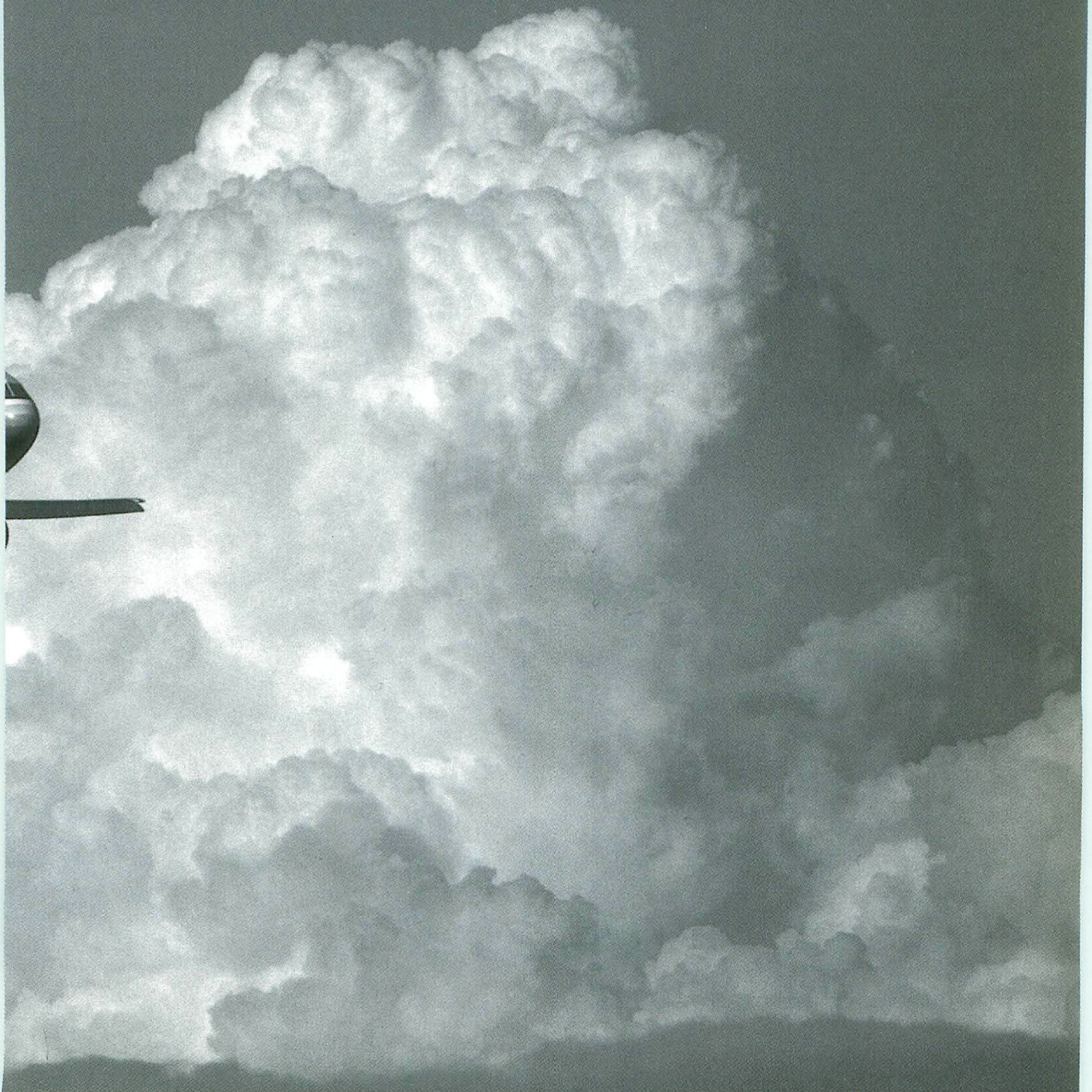
Blue Impulse

僕がブルーインパルスをはじめて見たのは、一九六四年に開催されたオリンピック東京大会の開会式の日だった。青い空に描かれた五輪のスモークは正確で美しく、とても感動した。オリンピックの会場上空で完璧な任務を終えたブルーインパルスはその後、東京西部の上空を編隊を組んで基地へ帰投した。僕の家の上空にもブルーが飛んできた。スモークを残して飛び去った姿は、今でも鮮明に覚えている。

あれから三十三年。T-4ブルーインパルスが、冬季オリンピック長野大会の開会式に飛んだ。五輪のスモークは見られなかったが、ブルーの美しいフライトは開会式に華を添えた。また、一九九七年には米空軍創立五〇周年記念行事に渡米し、ネリス空軍基地でアクロを披露した。初めて海外でブルーインパルスが飛んだ。これからも世界の人々にブルーインパルスの華麗なアクロと国産ジェット練習機T-4を見せたいものである。

ES

AERO IMAG

風景写真の中で最もインパクトのある被写体が太陽だ。飛行機と太陽を組み合わせれば魅力ある作品となる。英国のエア・タツーでバルカンが太陽をかすめるところをねらってシャッターを切った。

●300mm●1/500sec●f11●ISO64

雲は四季折々さまざまな表情を見せてくれる。雲と飛行機を組み合わせれば、素晴らしい風景写真になる。夏のもくもくと現れる入道雲と秋の爽やかな絹雲が絵になる。

●300mm●1/500sec●f11●ISO64

空の変化によってドラマティックな写真となることも多い。雨上がりのなか、シアトル・タコマ国際空港から水しぶきを上げてハワイアン航空のDC-10が離陸して行く。目指すは″楽園の島″ハワイ。

●300mm●1/500sec●f8●ISO50

リフレクション。飛行機というメカニズムのかたまりが、
感情を持った生きもののように見えることがある。大空
という大自然の中で、太陽にキラリと反射した飛行機が
何かを語りかけてきた。

航空自衛隊入間基地に着陸した、
F-1支援戦闘機。エプロンに向かう
機体がキラリと輝いた。暗い雲の
間から金色の光がカーテンを引く
ように大地に降りそそいだ。

日中の逆光線は機体をシルエットにする。カラーフィルムで撮影してもモノクロームの世界となる。
光の方向を考えて撮影すれば、とてもアートフルな写真が創れる。写真はノスタルジックなDC-3。

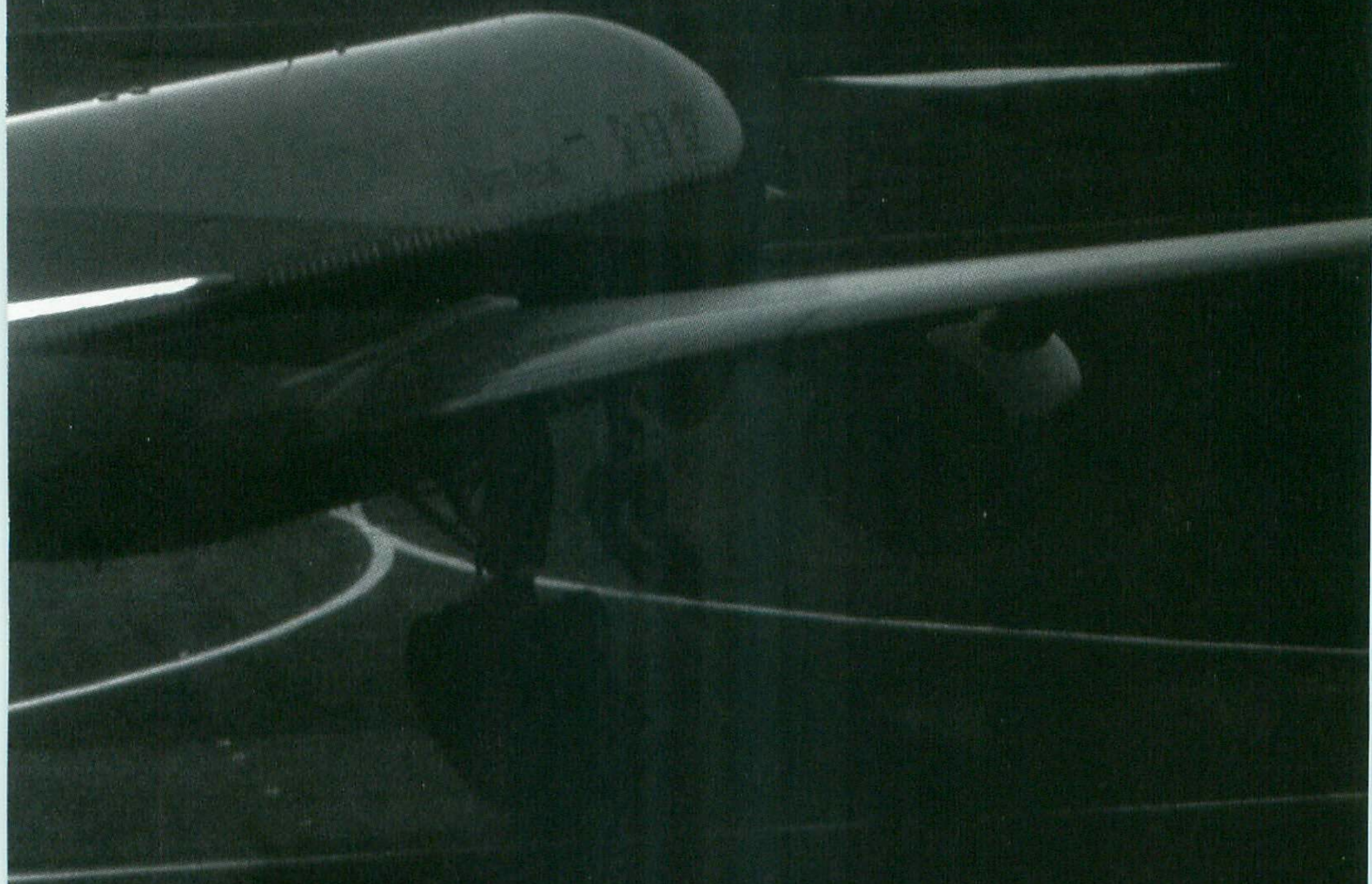
●200mm●1/250sec●f11●ISO64

夕景の中の飛行機はとても絵になる。イメージ写真を撮るには、あらかじめどんなショットを撮りたいのか考えレンズを選ぶ。太陽の位置も季節によって変わるので、シャッターチャンスを待つこと。

夜の飛行場は、輝くライトの光によって幻想的な世界を生み出す。飛行場に設置されている航行援助用のライトが、夜の空港をライトアップする。夜の撮影ではカメラを三脚にしっかりと固定し、バルブの長時間露光で撮る。露光時間は撮影の条件によって異なるので何枚も撮りながら経験を積もう。

●200mm●30sec●f5.6●ISO64

旅客機に乗る楽しみのひとつが、地球を空から眺めることだ。窓の外には、一万メートルのパノラマがひろがっている。ビールやワインを飲みながらリラックスできる贅沢なひとときである。上空の外気温はマイナス55度の極寒の世界。夜空にきらめく星は、地上で見るより何倍も輝いている。また機上から見る雲は、地上から見るよりも立体感がある。旅客機の窓から風景や雲海を撮る場合、窓の反射をカットしレンズを窓に近づけて撮ろう。

GUIDE

AIRPORT

●300mm●1/500sec●f11●ISO50

エアポートガイド

●新東京国際空港（成田）

世界の空港の中でもジャンボジェットやエアバス340が数多く撮れる空港が成田空港だろう。アメリカのアメリカン航空やデルタ航空のMD-11も、アメリカ国内より成田の方が撮れるチャンスが多い。成田空港の撮影ポイントはランウェイ・エンドや空港周辺、そして新しくできたさくら公園などがある。

●東京国際空港（羽田）

ビックバードの新しい名前で生まれ変わった東京国際空港。新滑走路の誕生と伴に撮影ポイントもたくさん増えた。

●関西国際空港

面積511haの人工島。撮影ポイントは滑走路北端にある展望台。空港ターミナルから連絡バスで結ばれている。ここから着陸シーンやターミナルに駐機する旅客機が写せる。夕やみ迫るターミナルと旅客機のシルエットは美しい。

●大阪伊丹空港

関西国際空港の開港によって国内線専用の空港となった伊丹空港は、飛行機写真を撮るうえでは今も、ベストエアポートである。空港の南側にある着陸帯から迫力ある飛行機の着陸が撮れる。また、滑走路上のイメージシーンもねらえる。

●ロサンゼルス国際空港

米西海岸のロサンゼルス国際空港は日本から8時間余りで行けるアメリカ西部の玄関口である。ロサンゼルスにはディズニーランドやユニバーサルスタジオなど観光スポットも多い。フリープランのツアーを利用して海外撮影に出かけてみよう。ロサンゼルス空港の撮影ポイントは

カーパーク。北側のカーパークからはアプローチ、東側にあるカーパークでは迫力ある離着陸のシーンが撮れる。またロサンゼルスからラスヴェガスやフェニックスに足を延ばしてみるのもよいだろう。

●ラスヴェガス・マッカラン国際空港

日本から直行便も就航しているラスヴェガスはギャンブルシティとして名高いがラスヴェガス空港には米国内各地から直行便が数多く就航している。アメリカウエスト航空やサウスウエスト航空がハブ空港としている。空港の南側にある道路から離着陸が300ミリクラスで撮れる。ラスベヴェガスからグランドキャニオンへのエアーツアーも数多く出ているので大自然を満喫しながら楽しもう。

●トロント国際空港

オンタリオ州の州都トロントはカナダで一番大きな都市である。トロント国際空港は市の中心部から北西へ27キロの位置にあり、4本の滑走路を保有する大空港だ。トロント国際空港で撮影できる航空会社はカナダのエアカナダ、カナディアをはじめ北米エアラインやヨーロッパ各国のエアラインなど数多く飛来する。撮影ポイントは、ターミナル1のカーパーク。上層階から駐機する機体を鳥瞰気味に望める。まさに360度の展望台である。

●チューリッヒ国際空港

スイスのチューリッヒ国際空港はドイツのフランクフルト空港とならんでマニアに人気のある空港だ。空港のオブザベーションデッキから300ミリ・クラスの望遠レンズで離陸シーンが撮れる。滑走路の背景には美しいスイスの田園風景が広がっているので絵にもなる。また、エプロンに進入するカットや、駐機している飛行機がたくさん撮れる。

エアショーガイド

パリ・エアショー

二年に一度パリのル・ブージェ空港で開かれる世界最大の航空ショー。世界各国から最新の軍用機、民間機が多数出品される。一九九九年六月一三日から二〇日に開催予定。

観客エリアから滑走路までは距離があり、飛行デモを撮影するには望遠レンズが必要となる。午後は逆光になり、観客席からは撮影しにくくなるが、飛行機ファンなら一度は行ってみたいショーだ。

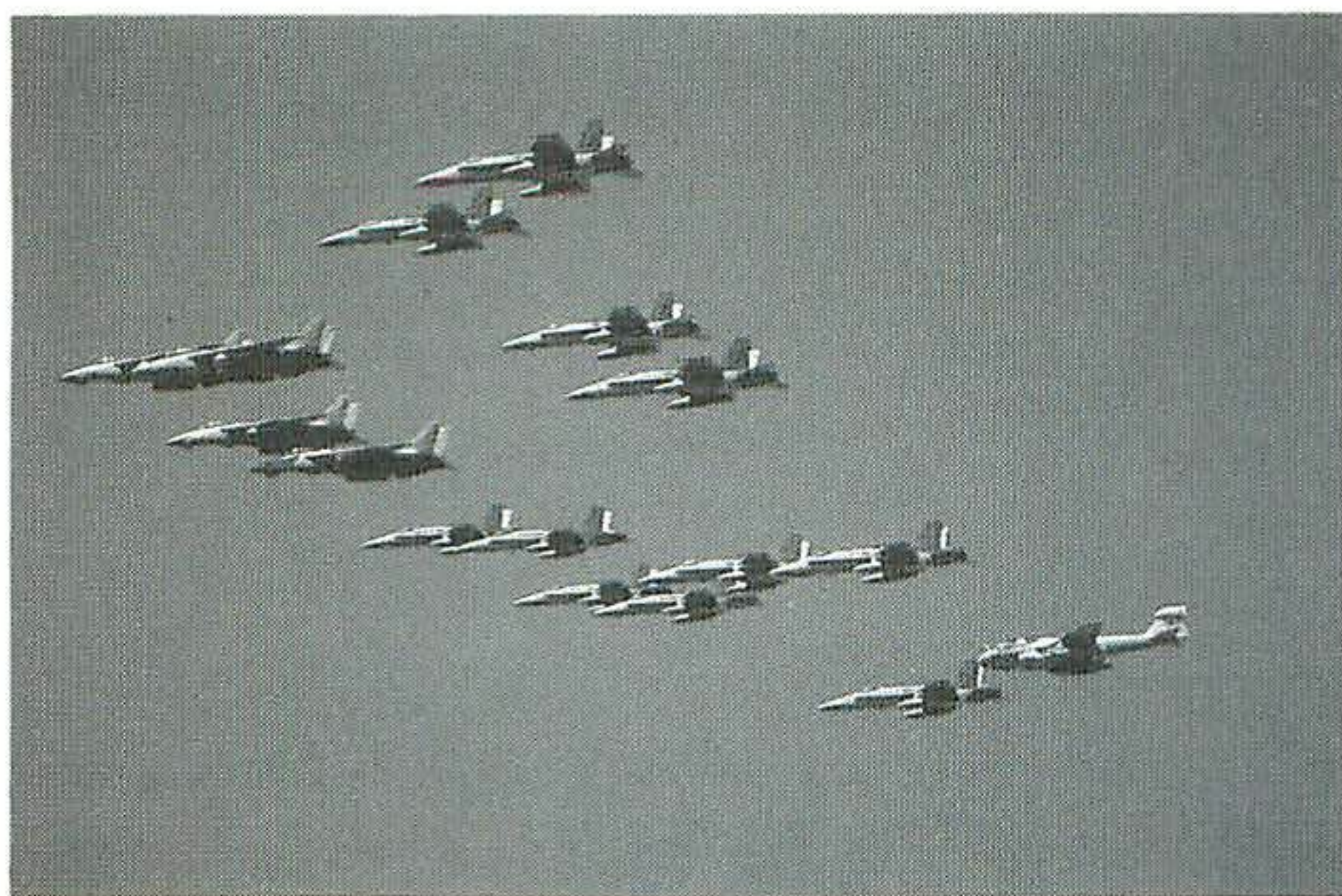
ファーンボロ・エアショー

パリと肩を並べる国際的な航空ショー。二年に一度イギリスで開催され、次回は二〇〇〇年九月の予定。フライトデモはパリに比べて撮影条件がよい。観客エリアから滑走路まで比較的近いので、迫力あるショットが撮れる。

インターナショナル・エア・タツー

イギリスのフェアフォードで開催されている世界最大の軍用機を中心としたエアショー。イギリスをはじめフランス、ドイツ、スペイン、カナダ、ポルトガル、オランダ、ベルギー、ノルウエー、デンマーク、イタリア、オーストリアさらに在欧米軍などヨーロッパの軍用機が顔をそろえる。フライトデモンストレーションも多数あり、軍用機ファンにとっては最高のエアショーである。

EAAエアベンチャー

アメリカのウィスコンシン州オシュコシュで毎年開催される、EAAの大会。全米からたくさんの自作機が集まる。また、第二次大戦機やクラッシック機もやってくる。一九九八年にはコンコルドも

イギリスから参加した。

ナショナル・チャンピオンシップ・エアレース

一九六四年以来の長い歴史と伝統を誇る、リノ・エアレース。毎年九月にネバダ州リノ市郊外のステッド飛行場で開催されている。レースは、小型レーサーのフォーミュラーワン、バイプレーン、AT-6、T-28、アンリミテッドクラスでそれぞれ競われる。エントリーも多く毎回デッドヒートが展開されるが、レースの合間に行われる、さまざまな飛行ショーもリノの魅力になっている。大戦機が空に舞い、一流の曲芸飛行家たちが華やかなデモンストレーションを披露してくれる。リノへはロサンゼルスまたはサンフランシスコ等から空路で一時間程。ダウンタウンからシャトルバスのサービスがある。

コンフェデレート・エアフォース・エアショー

第二次大戦の軍用機を保存、飛行させている組織CAFが開催している航空ショー。第二次大戦で活躍した戦闘機や、B-29爆撃機などのフライトを見ることができる。

エアベース・オープンデイ

アメリカやイギリスにも基地公開日がある。ショーシーズンともなると、エキサイティングなエアショーが毎週、各地で開催される。日程については航空専門誌やインターネットのホームページで調べよう。また、基地の所在地は都市部から離れていることが多いので、事前に交通手段や宿泊地を確認してから行こう。

YELLOW PAGES

ホームページはとても魅力的な飛行機の情報源です。航空機メーカーのホームページには、詳しい情報や美しい写真画像が、たくさん掲載されています。世界のアクロバットチームのホームページにはエアショーのスケジュールやチームの情報がアップロードされています。写真撮影の前にインターネットから最新情報を集めて、撮影の予定を立てましょう。

AIRCRAFT INDUSTRIE

●AI(R)-AERO INTERNATIONAL(REGIONAL)

http://www.airegional.com/index.html

英国のブリティシュ・エアロスペースを中心に誕生したヨーロッパの航空機メーカー。アブロライナーやスーパージェットストリーム、ATP等のコミュター機を販売している。

●AIRBUS INDUSTRIE

http://www.airbus.com/

エアバス・インダストリー。エアバスを開発するヨーロッパの航空機メーカー。エアバスA300から最新鋭のA340などを開発している。ボーイングに次ぐ旅客機メーカーである。

●BOEING

http://www.boeing.com/

ボーイング。'97年にマクダネルダグラスを合併し、旅客機から軍用機そしてロケットまで開発生産している世界最大の航空機メーカー。ホームページは毎日更新しているので見逃せない。

●BOMBARDIER AEROSPACE

http://aeronautique.bombardier.com/htmen/4_0.htm

ボンバルディア・エアロースペース。カナダの航空機メーカー。コミューター、ビジネス・ジェット、飛行艇を開発生産している。新世代のリジョナルジェットCRJの受注も好調である。

●LOCKHEED MARTIN CORPORATION

http://www.lmco.com/

ロッキード・マーチン。世界最大の軍用機メーカー。最新鋭のロッキードF-22をはじめ戦闘機や輸送機等を開発する軍用機メーカー。ジェネラル・ダイナミックスも合併している。

●EMBRAER

http://www.embraer.com/

エンブラエル。ブラジルの航空機メーカー。バンディランテやブラジリアなどのコミューターを開発したメーカー。最新鋭のリジョナルジェットERJ145も、大量受注に成功した。

●SAAB AIRCRAFT

http://www.aircraft.saab.se/

サーブ・エアクラフト。サーブ340やサーブ2000のコミュター機を開発したスゥエーデンの巨大グループ・サーブの航空機部門。スゥエーデンの誇るサーブ戦闘機の開発でも有名である。

●FAIRCHILD DORNIER

http://www.fairchilddornier.com/

アメリカのフィチャールドとドイツのドルニエが合併して生まれた航空機メーカー。ドルニエDo328やメトロライナー等を生産している。1999年にはリジョナルジェットの生産も始まる。

AIRSHOW

●パリ・エアショー

http：//www.paris-air-show.com

２年ごとにパリのル・ブージェ空港で開催されている、世界最大のエアショー、パリ・エアショーのオフィシャルサイト。ホームページのデザインはとても斬新で美しい。

●ファンボロー・エアショー

http：//www.webcom.com/bizbiz/farnborough/index.htm

パリ・エアショーと並ぶイギリスのファンボロー・エアショーのオフィシャルサイト。世界の航空機メーカーの情報等も掲載されているので、航空関係の情報源としても利用できる。

●インターナショナル・エア・タツー

http：//www.rafbfe.co.uk/riat/index.html

イギリスのフェアフォードで毎年開催されている世界最大の軍用機を中心としたエアショー。エア・タツーの出展機リストや最新情報が詳しく掲載されているのでアクセスしてみよう。

●ナショナル・チャンピオンシップ・エアレース

http：//www.airrace.org/

ナショナル・チャンピオンシップ・エアレースのオフィシャルページ。リノ・エアレースの最新情報が掲載されている。また、９月に開催されるレース期間中はレース結果も見られる。

●EAAエアベンチャー

http：//www.fly-in.org/

アメリカのウィスコンシン州オシュコシュで、毎年開催されているEAA主催のフライイン。1998年からエア・アドベンチャーと名を変え、アメリカで最大規模のエアショーとなった。

●ダックス・フォード

http：//cambridge-uk.co.uk/duxford/

ロンドンから北へ80kmにあるダックス・フォード航空博物館。飛行可能な大戦機を中心に150機以上のコレクションが見られる。４月から10月まで４回程度のエアショーが行われる。

●プレーンズ・オブ・フェーム

http：//www.planesoffame.org/

ロサンゼルスから車で１時間程のチノにある大戦機を中心とした航空博物館。現在の館長はエアレース・パイロットでも有名なスティーブ・ヒントン。毎年春にエアショーを開催している。

●ノースアメリカン・エアショーページ

http：//members.aol.com/kcairshow/usdates.html

北アメリカで開催されるエアショーのイベントスケジュールを毎年公開している。個人のホームページだが、情報の信頼性は高く、迫力ある画像も多数掲載されている。

ACROBATIC FLIGHT TEAMS

●SNOWBIRDS〈スノーバーズ〉
http : //www. snowbirds. dnd. ca/
カナダ国防軍第431飛行隊のアクロバットフライトチーム。カナディアCT-114チューター９機によるビックフォーメーションでダイナミックなロールやループを見せてくれる。大空に描かれたスモークはまるで絵画のようである。カナダやアメリカ各地のエアショーに参加している。

●THUNDERBIRDS〈サンダーバーズ〉
http : //www. nellis. af. mil/thunderbirds/
アメリカ空軍のアクロバットフライトチーム。1983年からジェネラル・ダイナミックス(ロッキード)F-16Cファイティング・ファルコンを使用。フォーメーション４機と２機のソロで迫力あるショープログラムを見せてくれる。日本へも1994年に来日しブルーインパルスと競演した。

●BLUE ANGELS〈ブルーエンジェルズ〉
http : //www. blueangels. navy. mil/
アメリカ海軍のアクロバットフライトチーム。1987年から米海軍の主力戦闘攻撃機マクダネルダグラス（ボーイング）F/A-18Aホーネットを使用。ブルーエンジェルズの４機による超密集フォーメーションと、２機のソロによる過激なフライトはとてもスリリングである。

●FRECCE TRICOLORI〈フレッチェ・トリコローリ〉
http : //lenardo. avt. krenet. it/frecce/ukdefalt. htm
イタリア空軍のアクロバットフライトチーム。使用機はアエルマッキMB.339。フレッチェ・トリコローリのショープログラムは、９機のフォーメーションとシングル・ソロの10機で行われるダイナミックなもの。ソロフライトはイタリアチームらしい演技を見せてくれる。

●RED ARROWS〈レッドアローズ〉
http : //deltaweb. co. uk/reds/redhome. htm
イギリス空軍を代表するアクロバットフライトチーム。９機の英国製ホークジェット機によるショープログラムは多彩でダイナミック。ショーシーズンには１日に２ヶ所も遠征することもある。レッドアローズのホームページは世界のアクロチームの中で最も美しく充実している。

●BLUE IMPULSE〈ブルーインパルス〉
http : //www. jda. go. jp/jasdf/blue/index. html
ブルーインパルスは航空自衛隊松島基地第４航空団第11飛行隊のアクロバットチームである。1960年F-86Fセイバーにて発足、国産高等ジェット練習機T-２を経て、1996年に最新鋭のジェット練習機T-４を採用。フォーメーション４機と２機により華麗なショーを見せてくれる。

INDEX

COMMERCIAL AIRPLANES

MILITARY AIRPLANES

軍用機の型式名称

A 攻撃機
B 爆撃機
C 輸送機
E 特殊電子装備
F 戦闘機
P 哨戒機
R 偵察機
U 汎用機
T 練習機

Equipment

NIKON F4

NIKON F90X

ASAHI PENTAX 6×7

Film

FUJICHROME RVP

KODACHROME PKR

Special Thanks to

GENE SOLES/KONA HELICOPTERS

GERRY FLOWERS/MACMILLAN BLOEDEL LIMITED

DAVID PRESNELL/AQUAFLIGHT AIRWAYS

ROCKY COOPER/CANMORE HELICOPTERS

RICHARD C.RAYWARD/AIR SAFARIS AND SERVICES

TOM MIDDLETON

GRAEME MURRAY

GEOFF ENSOR

PHILIP TODHUNTER

ALAN MALDEN

GREG VAN GRONDELLE

TAKASHI AOKI

MICHIHIKO NUMATA

ICHIRO MITSUI/KOKU-FAN

あとがき

一九二〇年代のアメリカにとって、飛行機はまれにしか見ることのできないものであった。当時、アメリカの空で活躍していたのがバーンストーマーたちである。軍から払い下げられた飛行機で町から町へと、遊覧飛行や曲技飛行をして稼いでいた『さすらいの飛行士』たちのことだ。彼らは立派な飛行場を離れ、片田舎の畑を飛行場にしていた。ジプシーのような生き方ではあったが、誰もが空と飛行機をこよなく愛していたにちがいない。空にロマンを求め、自然と調和して生きてゆく『華麗なる飛行機野郎』の精神は今でも生き続けている。そんな世界を見たいと僕はいつも思っていた。アラスカで出会ったブッシュ・パイロット。フィジーの小さな島で双発の旅客機を操縦していた女性パイロット。グランドキャニオンやハワイの空を飛んでいるヘリコプターパイロット。ひとりで飛行場をつくり、マウントクックの山岳遊覧飛行を手がけたパイロットもいる。彼らの思い出の中で、必ず話題にのぼることが大自然との出会いであった。虹を追いかけてどこまでも飛んだこと。山肌に映る愛機の機影を見てほれぼれしたこと。空からでなければ近づくことのできない大スペクタルを目の当たりにできるパイロットの世界だ。

プロの航空カメラマンとして、飛行機写真を撮りはじめてから二十年になります。僕が二十歳のころ、ようやくベトナム戦争が終わりました。ベトナム戦争は、飛行機を非人道的な兵器として使う場となりました。爆撃機からは数えきれないほどの爆弾が投下されました。ベトナムからの報道写真や映像を見るのが、とても辛く感じた時代です。そのころ米国の雑誌に掲載されていた一枚の写真が、僕の人生を変えてくれました。それは人里離れた辺境の地で生活する人々に、生活物資を輸送する小さな飛行機の写真でした。大自然のなかで生きるために、無くてはならないパイプラインが飛行機だったのです。壮大な風景のなかで飛翔する飛行機が、とても美しく見えました。子供のころから大空に憧れ、飛行機という乗り物が好きでしたが、一枚の写真との出会いから被写体として飛行機をテーマに撮りはじめることになりました。

大空という舞台を背景に飛翔する飛行機。空気力学的に計算されて生まれた飛行機のメカニズムを、写真の被写体として楽しむには、記録写真として客観的に撮ることも、主観的に撮ることもできます。主観的に飛行機を撮れば、奥の深い被写体となるはずです。飛行機写真から、独自の世界を表現しようではありませんか。

横倉　潤

一九九八年八月

横倉　潤（よこくら・じゅん）
1954年東京都生まれ。
航空ジャーナリストとして活躍するかたわら写真家として、大空から地球の大自然を追っている。その作品は出版物やコマーシャル等に広く発表されている。

GreenArrowGraffitti

著者／横倉　潤
写真／横倉　潤
編集／タスクフォース1
カバーデザイン／伊東繁雄（プロジェクトQ）

グリーンアロー・グラフィティ㊲
マッハを撮る2000
飛行機写真撮影マニュアル
発行者／今井今朝春
発行所／株式会社グリーンアロー出版社
〒164-0001
東京都中野区中野3-34-15　中村ビル5F
販売部／03（5385）2860
印刷／大日本印刷株式会社
造本には十分注意しておりますが、万一、落丁・乱丁などの不良品がありましたら「販売部」あてにお送りください。送料小社負担にてお取り替えいたします。

定価、発売日はカバーに表示してあります。

ISBN4-7663-3255-5

ユニークな企画で大好評！
グリーンアロー・グラフィティ

Green Arrow Graffitti
飛行機写真撮影マニュアル
平成10年9月20日第1刷発行
定価：本体1524円＋税
著者
横倉 潤
写真
横倉 潤
編集
タスクフォース1
発行者
今井今朝春
発行所
株式会社グリーンアロー出版社
東京都中野区中野3-34-15
中村ビル5F（〒164-0001）
TEL：[03]5385-2860
印刷所
大日本印刷株式会社
カバーデザイン
伊東繁雄（プロジェクトQ）